Netherlands

# Plaats en tijd van lossing uit zeeschepen, voornamelijk in verband met de rechtspraak.

Netherlands

Plaats en tijd van lossing uit zeeschepen,
voornamelijk in verband met de rechtspraak.

# Plaats en tijd van lossing uit zeeschepen, voornamelijk in verband met de rechtspraak.

PROEFSCHRIFT TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD VAN DOCTOR IN DE RECHTSWETENSCHAP AAN DE RIJKS-UNIVERSITEIT TE UTRECHT, NA MACHTIGING VAN DEN RECTOR-MAGNIFICUS DR. C. H. H. SPRONCK, HOOGLEERAAR IN DE FACULTEIT DER GENEESKUNDE, VOLGENS BESLUIT VAN DEN SENAAT DER UNIVERSITEIT TEGEN DE BEDENKINGEN VAN DE FACULTEIT DER RECHTSGELEERDHEID TE VERDEDIGEN OP DINSDAG 22 MAART 1904, DES NAMIDDAGS TE 4 UUR, DOOR **HERMAN CORNELIS VAN BLOMMESTEIN,** GEBOREN TE CHARLOIS.

KAMPEN,
STOOMDRUKKERIJ — FIRMA LAURENS VAN HULST.
1904.

**Aan mijne Ouders.**

# *Woord vooraf.*

---

*Dit voorwoord is tegelijk inleiding. Toelichting heeft de titel van mijn boekje eigenlijk niet noodig; hij is duidelijk genoeg. Iedereen weet wat lossen van een schip is; er bestaat gelukkig ten onzent gelegenheid te over om het te zien. En evenals we in het dagelijksch leven daaronder verstaan zoowel het uitleveren der goederen door den kapitein aan den ontvanger als 't in ontvangst nemen daarvan door dezen laatste, zoo ook heb ik het woord voor beide handelingen zonder onderscheid gebruikt; trouwens ons Wetboek van Koophandel doet het zelf.*

*De Nederlandsche jurisprudentie en een critische bespreking daarvan vormen de kern van dit proefschrift. Hierdoor laat zich het vrij groot aantal citaten uit vonnissen en arresten verklaren; zooveel mogelijk heb ik mij echter beperkt. Oorspronkelijk was het doel dat ik mij bij het schrijven van dit boekje voor oogen stelde een bespreking van de rechtspraak met betrekking tot het geheele complex van rechten en verplichtingen die bij de lossing het deel zijn van de twee partijen dien het aangaat, vervrachter en ontvanger; niet alleen dus plaats en tijd, maar ook de wijze van lossing, ook de vrachtbetaling, om het voornaamste te noemen. Om meer dan één reden bleek evenwel beperking en wijziging noodzakelijk, en zoo is het onderwerp veranderd en de rechtspraak het hoofdbestanddeel, niet het onderwerp zelf, geworden. Hier en daar heb ik naast ons eigen recht en*

*onze eigen jurisprudentie ook vermeld de beslissingen van wet, doctrine en jurisprudentie in een paar vreemde landen. In de laatste der drie afdeelingen, waarin ik het boekje verdeelde, — de eerste twee behandelen de plaats en den tijd der lossing naar het geldend recht — heb ik mij eenige bescheiden opmerkingen over het ius constituendum veroorloofd.*

*De keuze van het onderwerp? Niemand weet beter dan ikzelf welk een heerlijk gevoel het moet zijn, recht op een algemeen, diepgaand onderwerp te hebben. Intusschen, mijn boekje spreekt over groote materieele belangen, waarover nog dagelijks voor den rechter getwist wordt, en in zoover zal misschien een verzameling van rechtspraak eenig nut kunnen hebben. In ieder geval, een promovendus schrijft zijn eersteling wel uitsluitend ten eigen behoeve, en wat dat betreft heeft het mij ook op enkele algemeene punten tot nadenken en een overtuiging gedwongen. Zijn eersteling; de eenige pretentie die dit proefschrift dan ook meent te mogen maken, is die op een welwillende beoordeeling.*

*Ten slotte een woord van dank. Aan de hoogleeraren der juridische faculteit van Utrecht's Academie voor het onderwijs dat ik van hen heb mogen genieten. Aan de eere-voorzitters van het gezelschap Antonius Matthaeus, waarin ik de eerste oefeningen in de praktijk van het Recht maakte, en dat mij steeds zal doen bijblijven de herinnering aan een alleraangenaamste verhouding tusschen professoren en studenten. Maar in de voornaamste plaats aan U, professor Molengraaff, hooggeschatte promotor, die op zoo hoogst welwillende en prettige wijze uw tijd en kennis voor mij beschikbaar hebt gesteld; wees overtuigd van mijn innige erkentelijkheid.*

*Een woord van dank ook aan hen die mij met inlichtingen of anderszins wilden helpen.*

*v. B.*

## Litteratuur, in dit proefschrift aangehaald.


Molengraaff, Leidraad bij de beoefening van het Nederl. Handelsrecht.

Kist, Beginselen van Handelsregt, dl. V.

Diephuis, Handboek voor het Nederl. Handelsregt, dl. II.

de Wal, Het Nederlandsche Handelsregt, dl. II.

de Pinto, Handleiding tot het Wetboek van Kooph., dl. II.

Voorduin, Geschiedenis en Beginselen der Nederl. Wetboeken.

D. Ellis van Raalte, Rechtskarakter van het overliggeld. Acad. Prft., Leiden 1898.

J. H. L. Bergsma, De wanpraestatie des bevrachters. Acad. Prft., Amsterdam 1892.

A. Polak, Historisch-juridisch onderzoek naar den aard van het cognossement. Acad. Prft., Amsterdam (Utrecht) 1865.

Th. G. Carver. A treatise on the law relating to the carriage of goods by sea, 3d edition, 1900.

Ch. Abbott (Lord Tenterden), A treatise of the law relative to Merchant Ships and Seamen, 14th ed. 1901.

D. Machlachlan, A treatise on the law of Merchant Shipping, 4th ed. 1892.

T. E. Scrutton, The contract of affreightment as expressed in charterparties and bills of lading, 2th ed. 1890.

A. Desjardins, Traité de droit commercial maritime, III 1882.

L. de Valroger, Droit Maritime, II 1883.

Ch. Lyon-Caen et L. Renault, Traité de droit commercial, V 1894.

F. C. Autran, Revue internationale du droit maritime, sedert 1885.

William Lewis, Das Deutsche Seerecht, neu bearbeitet von Emil Boyens, II 1901.

G. Schaps, Das Deutsche Seerecht, 1897 —

W.: Weekblad van het Recht.

M. v. H.: Magazijn van Handelsrecht.

P. v. J.: Paleis van Justitie.

R. B.: Rechtsgeleerd Bijblad, afdeeling B.

# INHOUD.


**1e Afdeeling. Plaats van lossing.**

HOOFDSTUK I. Plaats van lossing in ruimeren zin (plaats van bestemming).

Pg. 1 § 1. Plaats van bestemming in de vrachtbrief aangewezen. — Wat is een „safe port"? — Verhindering in het bereiken der bestemmingshaven.

„ 4 § 2. IJsclausule — Clausule „or so near thereunto as she may safely get."

„ 21 HOOFDSTUK II. Plaats van lossing in engeren zin.

**2e Afdeeling. Tijd van Lossing.**

HOOFDSTUK I. Bepaling van den tijd van lossing.

„ 26 § 1. Wettelijke bepalingen — Geval dat in de chertepartij wèl een ligtijd is bepaald, in het cognossement niet. — Verhouding van cognossement tot chertepartij. — Clausule „all other conditions as per charterparty." — Geldt de wettelijke termijn van 15 dagen voor de heele lading, of heeft ieder ontvanger er 15? — Gereedverklaring van den schipper tot lossen. — Berekening van de ligdagen. — Zon- en feestdagen; running days; workingdays etc.

„ 46 § 2. Andere wijzen van bepalen van den ligtijd. — „With the usual despatch at the port of discharge." — „With despatch according to custom at port of discharge." — „Without delay" — „As fast as ship can deliver (from all hatches)." — maximum- en minimumgrens.

Plaats en tijd van lossing uit zeeschepen,
voornamelijk in verband met de rechtspraak.

port wird indessen dadurch nicht ausgeschlossen, dasz ihn das Schiff bei normalem Wasserstande in beladenem Zustand nicht erreichen kann, sodasz Ableichterung erforderlich ist". Zoo oordeelde ook de jurisprudentie der Hansesteden, bekrachtigd door het Reichsgericht. [1]) Boyens (pg. 111 v.) daarentegen acht een haven dan eerst safe, als het schip er bij normalen waterstand met *volle* lading zonder gevaar kan binnenkomen. Carver (sect. 449), om een gezaghebbende Engelsche specialiteit te noemen, eischt dat de haven er een is »into which she can safely go and lie with all her cargo". [2]) Aldus ook Scrutton (art. 34) en in het algemeen de Engelsche jurisprudentie; b.v. in het proces Reynolds c. Tomlinson (1896) besliste een Divisional Court o. a. »that the contract was to deliver at a safe port in the ordinary sense, that is, a port to which a vessel can safely get with all her cargo on board" [3]) Zoo ook The Court of Appeal in het proces van de Alhambra (1881).

Ook ik zou niet willen eischen, dat het schip een deel der lading lost; anders zou, behalve in het geval van absolute onmogelijkheid om binnen te komen, elke haven veilig zijn waarin het schip maar, desnoods van bijna de heele lading bevrijd, kan binnenloopen. Ik zou dus een

---

[1]) 27 April 1901, Jur. Wochenschr. S. 409: Harburg een safe port hoewel het schip in kwestie eerst na lossing van 40—45 % der lading en slechts bij buitengewoon hoogen waterstand kon binnenkomen

[2]) „The port must be safe for the particular ship, laden as she is, during the time which will be occupied by her discharge. The charterer is not entitled to have the unloading done partly ontside and partly inside the port."

[3]) Te vinden bij Abbott pg. 560.

haven safe willen noemen, als het schip er bij normalen waterstand met ongebroken lading kan binnenkomen zonder gevaar te loopen. Kan het dat niet, dan zal de kapitein een dergelijke haven niet behoeven te accepteeren, of geaccepteerd hebbend en onveilig bevindend, elders mogen lossen. Dikwijls wordt deze bevoegdheid uitdrukkelijk toegekend door de clausule »The master to have the option of landing the goods at any other port, which he may consider safe", of »at the nearest safe and convenient place."

Ik zei, dat het normale geval is, dat de bestemmingshaven vooraf in den vrachtbrief [1]) wordt genoemd. Daar moet het schip dus de lading uitleveren. Er kunnen echter omstandigheden voorkomen, die zouden kunnen doen twijfelen. Het geval kan zich b.v. voordoen, dat het schip zijne bestemming niet kan bereiken wegens te lagen waterstand, hetzij in de bestemmingshaven zelf, hetzij in den waterweg daarheen. Of het schip is te lang om de sluizen daarin te kunnen passeeren. Zal het nu toch zijne lading ter destinatieplaatse moeten uitleveren? Het antwoord zal m. i. moeten zijn: heeft de vervrachter geen bijzondere bedingen gemaakt (waarover later), is zijn verbintenis om de goederen ter bestemmingsplaatse af te leveren dus onvoorwaardelijk, dan zal hij ingeval van tijdelijk beletsel moeten wachten, in geval van blijvend beletsel de lading geheel of gedeeltelijk met andere transportmiddelen verder vervoeren, wil hij niet voor schadevergoeding wegens wanpraestatie worden aangesproken; alleen overmacht zou hem excuseeren volgens de artt.

---

[1]) Hieronder te verstaan chertepartij of cognossement.

1280 en 1281 B. W. [1]) De kosten van lichters worden volgens art. 702 W. v. K. door het schip gedragen, behoudens tegenbeding (b.v. »litherage if any to be at expense of the cargo.") Het artikel spreekt alleen van »steeds bestaande droogten, ondiepten of banken", maar veilig kunnen we het tot analoge gevallen uitbreiden, want het is bedoeld als tegenstelling met art. 699 14° K., dat lichting tot behoud van schip of lading behandelt. Aldus ook implicite hof Amsterdam 29 Nov. 1878 (W. 4343).

§ 2. Door bijzondere bedingen kan het onvoorwaardelijke aan de verbintenis ontnomen worden. In de eerste plaats noem ik de zgn. IJsclausule [2]), luidende b.v.: »If in case of ice it is positively impossible to reach Hamburg or Altona, the captain has the liberty to proceed into Glückstadt or else other nearest port for discharging the cargo" of »Should port of discharge be inaccessible by reason of ice on steamers arrival, the master shall have the option of waiting until the port is again open, or of proceeding to the nearest safe open port or roadstead", of »when the navigation of the continental ports is obstructed by ice, the goods to be landed at the nearest available port at the risk and expense of the consignee, such delivery being considered final". Dergelijke clausules worden ook

---

[1]) Geen onderscheid kan het hier maken, dat de plaats van bestemming pas in de orderhaven is aangewezen, zooals de Fransche en Belgische jurisprudentie wèl heeft aangenomen. (Desjardins pg. 569 noot 2; de Valroger pg. 204.) Immers, maakt de vervrachter geen beding (b.v. „a safe port") dan moet hij geacht worden die bestemmingshaven vooraf te hebben goedgekeurd. — Zie over het begrip overmacht en zijne uitgebreidheid beneden 2e Afd. Hoofdst. II § 3.

[2]) Vgl. Voigt, in Neues Archiv für Handelsrecht III pg. 83 v.v.

gebruikt voor het geval van blokkade, quarantaine enz.

Vervolgens noem ik de geregeld voorkomende clausule »*or so near thereunto as she may safely get*". Algemeen als zij is gesteld, heeft ze tot veel verschil van gevoëlen aanleiding gegeven, waarbij we vijf opvattingen zouden kunnen onderscheiden:

1° de clausule geeft den schipper uitdrukkelijk de bevoegdheid om daar, waar de vaart voor het schip onveilig zou worden, de lading *zooveel als noodig is*, in lichters over te laden, echter op eigen kosten.

2° idem, maar de lichterkosten komen niet ten laste van den schipper.

3° de clausule geeft den schipper uitdrukkelijk de bevoegdheid om daar, waar de vaart voor het schip onveilig zou worden, de eigenlijke reis te eindigen; de schipper blijft verplicht de lading op zijn kosten verder te vervoeren.

4° idem, maar de lichterkosten komen niet ten laste van den schipper.

5° de clausule doet daar, waar de vaart voor het schip onveilig zou worden, de verplichting tot vervoer geheel eindigen.

Daarenboven is het een betwiste vraag of de omstandigheid, die de verdere vaart voor het schip onveilig maakt, voortdurend moet zijn en een tijdelijk beletsel dus onvoldoende is om van de clausule gebruik te kunnen maken.

Ten onzent heeft het Noord-Hollandsch kanaal, zoolang het Noordzeekanaal nog niet gegraven was, vaak aanleiding gegeven tot het inroepen van 's rechters uitspraak over de beteekenis der clausule. Schepen voor Amsterdam bestemd, bleken te grooten diepgang of te groote lengte te hebben om het kanaal met zijne sluizen te kunnen

passeeren, en waren verplicht geheel of gedeeltelijk te Nieuwediep in lichters te lossen.

Eene korte bespreking der jurisprudentie moge hier volgen.

Het eerste vonnis in deze materie mij bekend, is dat van de rechtbank te Amsterdam van 4 Juni 1862 (W. 2405; M. v. H. 1862 pg. 123). Een schip te Singapore liggend, werd bevracht onder een chertepartij, waarin o.a. het volgende stond: »That the said ship, being etc., shall with all convenient speed make ready to proceed to Akyab or so near thereunto as she may safely get, and there and for at (?) a second port either Bassein or Rangoon take on board from charterer's agent a full and complete cargo of rice in bags not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her tackle etc., and being so loaded shall therewith proceed to Amsterdam or so near thereunto as she may safely get, and make right and true delivery of the same on being paid freight etc. The freight to be paid on right and true delivery of the cargo according to the custom of the port of discharge, cargo to be brought to and taken from alongside the vessel at the charterer's risk and expenses."

Te Nieuwediep aangekomen, kon het schip slechts na gedeeltelijke lossing verder; de schipper vervoerde nu de lading gedeeltelijk met zijn schip, gedeeltelijk met lichters naar Amsterdam en leverde ze daar uit, maar vorderde nu restitutie van de lichterkosten. De rechtbank ontzegde de vordering op grond hiervan dat de clausule geen uitzondering op den regel van art. 702 al. 2 W. v. K. bevatte. Door de clausule zou de schipper zich slechts de uitdrukkelijke bevoegdheid reserveeren »om met de volle en ongebroken lading slechts zoover te varen als de veiligheid

van zijn schip toelaat." Na voldoende gelicht te zijn, moest het schip h. i. naar Amsterdam opvaren.

De rechtbank zag dus in de clausule geen beding als bedoeld in art. 702 al. 2 W. v. K. En ik geloof terecht; uit niets blijkt dat de clausule slaat op lichterkosten, en als men een beding maakt, ten einde te derogeeren aan een wettelijken regel, dan zal de bedoeling daartoe wel duidelijk moeten blijken. Maar is daarmee nu de zaak uit? Kan men nu concludeeren dat de schipper de lichterkosten had te dragen? Volstrekt niet, en wel hierom niet, dat de clausule met art. 702 niets te maken heeft; de meeste rechterlijke beslissingen hebben haar ten onrechte met dat artikel in verband gebracht, en al of niet beschouwd als een beding dat al. 2 bedoelt. Het artikel geeft regels voor het geval dat een schip uithoofde van steeds bestaande droogten, ondiepten of banken niet naar zijn bestemming kan gevoerd worden; wat is nu in het onderhavig geval de plaats van bestemming? Amsterdam. Ja, maar niet alleen Amsterdam. Het schip moet varen naar Amsterdam of zoo dicht als het die stad veilig kan naderen, in casu Nieuwediep. Daar heeft het dus zijn bestemming bereikt, zij het ook dat misschien de lading door den schipper naar Amsterdam moet doorgevoerd worden. Een beding als art. 702 bedoelt, is b.v. »litherage if any to be at the expense of the cargo."

Kan dus de grond, waarop den eischer zijn eisch werd ontzegd, niet juist worden genoemd, evenmin kan het de beteekenis die de rechtbank aan de clausule hechtte. Zij zou den schipper slechts de bevoegdheid geven om te Nieuwediep zooveel noodig te lichten en daarna verder op te varen indien mogelijk. Het vonnis geeft een onvoldoende motiveering hiervan. De rechtbank voert niets

anders aan dan dit: »dat zoowel omdat het hier geldt afwijking van den regel, als omdat de schipper hier degeen is die iets bedongen heeft, de strekking van de clausule in engen zin moet worden opgevat, echter zoodanig dat die niet zonder beteekenis worde; dat uit de toepassing der restrictieve interpretatie al dadelijk volgt dat, zoo al de schipper zich door den clausul gevrijwaard heeft tegen gehoudenheid om met zijne volgens chertepartij *volle* lading *(being so loaded* en *therewith)* naar Amsterdam zelve op te varen, hij zich daarom nog niet ontslagen heeft van de verplichting om — zij het met gebroken of verminderde lading — Amsterdam te bereiken; dat dit kan worden aangenomen zonder in een petitio principii te vervallen, daar toch de woorden »to Amsterdam or so near" etc. in verband moeten gehouden worden — niet enkel met het voorafgaande *proceed* — maar met het voorafgaande in zijn geheel »*and being so loaded shall therewith proceed*", terwijl de strekking van de chertepartij in haar geheel (behoudens den mitigérenden clausul) toch zonder twijfel is eene bevrachting naar Amsterdam."

Eigenaardige argumentatie. Zeker, het schip zal niet slechts proceed naar Amsterdam or so near etc., maar »being so loaded"; echter, wat zou dat? Natuurlijk zal het schip niet ongeladen, maar geladen met de aangenomen goederen naar A. vertrekken, maar niet onvoorwaardelijk naar A., neen, zoo dicht als het schip veilig bij A. kan komen. Zeker, de bedoeling is een bevrachting naar A., maar »behoudens den mitigérenden clausul", en daar komt het juist op aan! — De woorden »and being so loaded shall therewith proceed to Amsterdam or so near thereunto as she may safely get and make right and true delivery of the same on being paid freight" kunnen niets

anders beteekenen dan »en aldus geladen zijnde zal [het schip] daarmee stevenen naar Amsterdam of zoo dicht bij als het veilig kan komen en behoorlijk de lading uitleveren tegen betaling van.... vracht." D. w. z. de goederen hebben hun bestemming bereikt daar waar het schip zijn bestemming bereikt. — Daarenboven, dezelfde clausule is in de chertepartij gevoegd achter de plaats van lading, Akyab, en daar kan zij toch onmogelijk die beteekenis hebben, dat zij slechts bevoegdheid tot lichten geeft, wel die beteekenis dat het schip niet verder behoeft te gaan om de lading aan boord te nemen, dan zoo dicht mogelijk bij Akyab als het veilig kan komen. Daar het nu zeer onwaarschijnlijk is dat een clausule in dezelfde chertepartij twee verschillende beteekenissen zou hebben, dienen we aan de clausule achter de plaats van lossing dezelfde beteekenis te geven als aan die achter de plaats van lading.

De deur wordt toegedaan door de woorden »cargo to be brought to and taken from alongside the vessel at the charterer's risk and expenses". Dit kan niet anders beteekenen, dan dat de lading moet in ontvangst genomen worden zoodra ze langszij van het schip komt, en dat de kosten van dat in ontvangst nemen komen ten laste van den bevrachter. Zijn er dus lichters noodig, dan heeft de bevrachter die te verschaffen en te bekostigen. [1])

27 Sept. 1865 (W. 2868; M. v. H. 1865 pg. 226) wees de Amsterdamsche rechtbank wederom vonnis in een gelijksoortige procedure. De chertepartij luidde nu o. a. »That the said vessel, being tight etc., shall proceed to Batavia for orders, to load in one or two safe ports of

[1]) Aldus ook Carver sect. 463.

Java a full and complete cargo of East-India produce etc. Shall therewith proceed to a safe port in the United Kingdom, or on the continent between Hâvre and Hamburg, both inclusive, direct, or Cork or Falmouth for orders, as near thereunto as she may safely get and be afloat and deliver her cargo on being paid freight" etc. De vordering was dezelfde als in de vorige procedure, maar nu werd ze toegewezen omdat de rechtbank geen termen vond van de letterlijke en duidelijke beteekenis der clausule af te wijken. De rechtbank huldigde de ook door mij verdedigde en boven in de vijfde plaats genoemde opvatting:

> »»Overwegende dat de letterlijke zin dier meergemelde woorden duidelijk deze is, »dat het schip slechts zoo nabij de gekozen einddestinatiehaven zal behoeven te komen om te lossen, als dit zonder gevaar met vlot water kan geschieden", m. a. w. dat de schipper zich niet verbindt de reis bepaald tot in die haven voort te zetten, maar geacht wil worden den door hem aangenomen last te hebben volbracht, wanneer beletselen, gewoon aan de gekozen einddestinatiehaven, hem verhinderen verder op te komen."" [1])

---

[1]) Er is in deze chertepartij een, trouwens zeer dikwijls voorkomende tegenstrijdigheid: „to a safe port, as near thereunto as she may safely get and be afloat". We zagen boven dat een „safe port" is een haven waar het schip bij normalen waterstand met ongebroken lading kan binnenkomen zonder gevaar te loopen. Nu voorziet de chertepartij het geval dat het schip zulks niet zal kunnen; maar dan is de haven ook niet veilig meer. Hoe dit op te lossen? Een *verplichting* voor den kapitein kan het „to proceed as near thereunto as she may safely get and be afloat" niet zijn, omdat hij altijd kan tegenwerpen dat de haven

Het Hof van Noord-Holland vernietigde dit vonnis bij arrest van 10 Jan. 1867 (W. 3869; M. v. H. 1867 pg. 57); het voornaamste argument was weer dat de clausule geen uitdrukkelijke uitzondering op den regel van art. 702 al. 2 W. v. K. bevatte; verder legde het Hof er den nadruk op dat de clausule niet luidt »as near as she can get", maar »as near as she can s*afely* get and *be afloat*", waaruit zou volgen »dat de vervrachter zich niet heeft willen vrijwaren tegen de vervulling eener verplichting welke hij onmogelijk zou *kunnen* vervullen, maar dat hij zich alleen de zekerheid heeft willen bedingen, dat het schip nooit zoude hebben te vreezen de gevaren en schaden waaraan een vaart op een minder diep water hetzelve zou kunnen blootstellen". Zich te vrijwaren tegen het moeten vervullen eener onmogelijke praestatie zou natuurlijk overbodig zijn, maar daaruit volgt nog niet, dat de clausule alleen op »het materieele schip" slaat; het is willekeur aldus af te wijken van de letterlijke en volkomen duidelijke woorden der chertepartij. [1])

Ook de rechtbank te Alkmaar, 20 Nov. 1873 (R. B. 1877 pg. 3) verklaarde dat de clausule geen beding tegen den

---

in kwestie niet safe is, en het „thereunto" daar dus niet op kan slaan. Het eenvoudigst is 't zoo op te vatten, dat de kapitein, behalve dat hij die haven niet hoeft te accepteeren, kan kiezen òf zoo dicht bij de onveilige haven te komen als hij zonder gevaar doen kan, òf een andere wèl veilige haven op te zoeken binnen de gestelde grenzen.

[1]) De woorden „and be afloat" hebben m. i. geen uitbreidende beteekenis; het begrip „safely" veronderstelt dat het schip vlot ligt, het een sluit het ander in. Evenmin „and be always afloat" of „and lay always afloat"; „always" beteekent hier: gedurende den gauschen duur van het varen en lossen. Evenmin wordt de beteekenis der clausule uitgebreid door „at all times of tide" of „at low tide."

regel van art. 702 al. 2 W. v. K. bevatte; evenzoo de rechtbank te Amsterdam 11 Febr. 1874 (W. 3715; M. v. H. 1875 pg. 123; R. B. 1875 pg. 3) en 15 Juni 1877 (W. 4169; R. B. 1877 pg. 248). [1])

Overigens blijkt niet of de laatstgenoemde vier beslissingen de eerste dan wel de tweede opvatting huldigden.

In anderen zin besliste de Amsterdamsche rechtbank, behalve in het reeds bovengenoemde geval (27 Sept. 1865) nog op 8 Jan. 1879 (W. 4407; R. B. 1879 pg. 26). In de chertepartij kwam o. a. voor: »...... to a safe port in the United Kingdom, or a safe port on the continent between Hâvre and Hamburg (both inclusive) or so near thereunto as the steamer may safely get, calling at Queenstown, Falmouth or Plymouth, at the masters option, for orders and deliver the same (cargo) afloat at all times of tide." De rechtbank overwoog dat de eischer volgens de chertepartij »niet verplicht was de lading verder te vervoeren dan tot het dichtst mogelijke punt tot die haven waar eischer met zijn schip veilig kon komen." Trouwens daarenboven moest het schip »deliver afloat at all times of tide". Het vonnis werd door het Hof te Amsterdam bevestigd, 26 Maart 1880 (W. 4497). Aldus ook de rechtbank te Haarlem 14 Nov. 1876 (W. 4067; R. B. 1877 pg. 7).

---

[1]) In dit laatste geval schijnt echter de clausule er aldus te hebben gestaan dat het woord Amsterdam er tweemaal zonder, eenmaal met de clausule in voorkwam, als volgt: „and to be delivered, subject to the exceptions and conditions hereinafter mentioned, in the like good order and conditions from the ship's tackles (where the ship's responsabilitiy shall cease) at the aforesaid port of Amsterdam or so near thereunto as she may safely get" etc. De rechtbank nam aan dat de clausule hier alleen sloeg op „from the ships tackles", niet op „delivered". In ieder geval waren de cognossementen onduidelijk gesteld.

Na de opening van het Noordzeekanaal heeft de clausule nog slechts een paar maal aanleiding tot een rechterlijke beslissing gegeven; de rechtbank te Amsterdam besliste 3 April 1896 (M. v. H. 1897 pg. 56) dat de clausule het schip onthief van het dragen der lichterkosten, noodig doordat het schip wegens te groote diepgang niet van het Oosterdok te Amsterdam naar de kaai van het Entrepôtdok kon varen; het Hof aldaar vernietigde 3 Dec. 1897 (M. v. H. 1897 pg. 290) dit vonnis wel maar op andere gronden en huldigde implicite de opvatting der rechtbank.

Het laatste vonnis dat ik ken is dat van de Rotterdamsche rechtbank van 18 Jan. 1901 (W. 7706) in denzelfden zin. [1])

Tot zoover het overzicht der Nederlandsche jurisprudentie; we zien dat van een overwegende meening in dit opzicht geen sprake is, wel dat de ook door mij verdedigde opvatting der clausule door de jurisprudentie der laatste jaren werd gehuldigd.

Van onze schrijvers geeft alleen Kist (pg. 314) zijne meening en zegt, zonder eenig argument, dat de clausule geen uitzondering op den regel van art. 702 al. 2 W. v. K. maakt; de Wal noemt haar slechts, (ad art. 702).

In Duitschland is de jurisprudentie constant aldus: de schipper wordt door de clausule niet ontheven van de verplichting om de lading naar de bestemmingshaven te brengen, maar is gerechtigd als het schip niet veilig verder kan, de lading met lichters verder te vervoeren op eigen kosten. Het Reichsgericht (Entscheidungen XIV no. 27)

---

[1]) Zie nog een arbitraal vonnis van 19 April 1839 (M. v. H. 1863 pg. 197) dat in laatstgenoemden, en een van 7 Oct. 1872 (M. v. H. 1872 pg. 227) dat in anderen zin besliste.

besliste dat indien het schip, door een deel der lading in lichters te lossen, veilig verder kan varen, het daartoe verplicht is. We kunnen dus zeggen, dat in Duitschland de eerste der vijf door mij onderscheiden opvattingen wordt aangenomen, behoudens de volgende uitzonderingen. [1])

Heeft het schip de bestemmingshaven bereikt en belet zijn diepgang dat het in de eigenlijke haven (in engeren zin) komt, dan moet de geconsigneerde aldaar waar het is blijven liggen, de lading in ontvangst nemen. [2])

In dit laatste geval schijnt de clausule dus te derogeeren aan § 592 al. 2 H. G. B., bepalende dat als een schip zich o.a. wegens ondiepte of onveiligheid niet naar de door den geconsigneerde aangewezen plaats van lossing kan begeven, het moet aanleggen aan de »ortsüblichen Löschungsplatz". Hoe nu echter de clausule zoodra het schip binnen het gebied der bestemmingshaven (d. w. z. stad of havenplaats) is gekomen, die kracht krijgt dat ze ook voor de lading het eindpunt van het vervoer wijzigt, is mij niet duidelijk. Zoo zou een schip, naar Hamburg bestemd, en met ongebroken lading niet verder dan Stade kunnende komen, aldaar op eigen kosten moeten lichten, terwijl het, veilig naar Hamburg opgevaren, en aldaar niet met ongebroken lading in een of ander dok kunnende komen, op de rivier zou mogen blijven liggen.

---

1) Luidt de clausule: „...... where or as near thereunto as she safely may get she shall deliver and charterer's agent shall receive her cargo from alongside' dan wordt anders beslist.

2) Vgl. Boyens pg. 187 noot 1; Schaps pg. 349 v. Zie ook in R Bijblad 1879, pg. 218, een advies van den Reichsoberhandelsgerichtsrath dr. Voigt, en in M. v. H. 1862, pg. 130, een Duitsche procedure in drie instanties.

Staat in de chertepartij, zooals meestal, slechts een Bestimmungs*ort* genoemd en daarachter de clausule, dan verliest deze laatste haar kracht, zoodra het gebied der bestemmingsplaats is bereikt; immers ze dient slechts voor het geval, dat het schip zoover niet kan komen. Iets anders is het natuurlijk als ook een losplaats, Löschungs*platz*, en daarachter de clausule, in de chertepartij staat, b.v. London Surrey Commercial Docks or so near etc.

Voor schepen naar Bremen bestemd bevat de Bremer wet op het lossen van zeeschepen [1]) speciale bepalingen; voor schepen »deren Tiefgang bei gewöhnlichem Wasserstand das Hinauffahren bis zur Stadt nicht gestattet" blijft volgens § 1 het »bisherige Recht" gelden, »welches (zooals Boyens meedeelt) bestimmt, dasz solche Schiffe nur bis zu dem der Stadt Bremen am nächsten gelegenen geëigneten Löschplatz zu gehen haben", terwijl volgens § 2 de ontvanger de kosten van het verder transport draagt. Hier is dus door de wet bepaald hetgeen de clausule m. i. bedoelt.

In Frankrijk wordt de clausule in mijn zin uitgelegd; Desjardins (pg. 569) zegt b.v. na een arrest van het Hof te Rennes van 25 Nov. 1879, dat aldus besliste, te hebben vermeld: »si elle avait autrement statué, elle aurait violé la loi du contrat." De Valroger (pg. 204) is van hetzelfde gevoelen. [2])

---

[1]) Wet van 12 Febr. 1866, laatstelijk gewijzigd 12 Juli 1901. Te vinden bij Schaps pg. 377; Boyens pg. 372.

[2]) Evenzoo H. Fromageot, in Annales de droit commercial, 11me année, pg. 483, alwaar ook jurisprudentie. Bovendien Cour d'appel d'Aix 17 April 1902 (Autran XVII pg. 712). Vgl. nog Cour de cassation 24 Oct. 1900 (Autran XVI pg. 468) „que le capitaine, en acceptant de conduire

In Engeland zijn de meeningen gedeeld. Niet wat betreft het geval dat het schip per se niet veilig verder kan; in het algemeen wordt dan de reis voor schip en lading als geëindigd beschouwd, en verder transport komt ten laste van den geconsigneerde. Maar wel is men het oneens voor het geval dat het schip door gedeeltelijk te lichten, veilig verder zou kunnen varen. Scrutton (art. 37) zegt: »Safely means safely as a laden ship" en haalt een vonnis aan in zake Shields c. Wilkins (1850). Hiermee is echter in strijd een vonnis in zake Hillstrom c. Gibson (1870) waarin het lichten van $^1/_5$ der lading reasonable werd geacht [1]; inzake Capper c. Wallace (1880) werd hetzelfde principe aangenomen, maar het lichten van ruim $^1/_3$ der lading niet reasonable gevonden. (Daar kwam bij dat de geconsigneerde de lading slechts in de destinatiehaven wou ontvangen, en geen toebereidselen tot lichten wou maken.)

Dat woord »reasonable" speelt zooals bekend is in het Engelsche recht een groote rol, en ook in ons recht vindt men een overeenkomstige uitdrukking nl. in art. 1375 B. W.: »Overeenkomsten verbinden niet alleen tot datgene hetwelk uitdrukkelijk bij dezelve bepaald is, maar ook tot al hetgeen, dat, naar den aard van dezelve overeenkomsten, door

---

son navire à Bordeaux, avait fait suivre son engagement de la réserve „ou aussi près qu' il pourrait s'en approcher en sûreté et y délivrer son chargement toujours à flot' ; qu' appelée à fixer le sens de cette clause, la cour a pu considérer qu' elle dispensait le capitaine de monter jusqu' à Bordeaux, s'il lui fallait attendre trop longtemps une marée favorable, et qu' elle lui permettait en tous cas d'alléger son navire aux frais et risques des réceptionnaires.' "

[1]) Lord President Inglis: „if the lightening had extended to half the cargo, his decision would have been the other way." Machlachlan pg. 395.

de *billijkheid*, het gebruik, of de wet, wordt gevorderd." Dat men echter de billijkheid alleen dan zal mogen inroepen, wanneer de overeenkomst en de wet daar ruimte voor laten, en een zich houden aan de letterlijke woorden der overeenkomst onbillijkheid zou scheppen, wordt door de rechtszekerheid geëischt. Zoo lees ik ook bij Asser en van Heusde (Handleiding III pg. 256): »...... de billijkheid, waarop men zich intusschen niet dan met behoedzaamheid mag beroepen en alleen in die gevallen waarin het contract en de wet geen oplossing geven." Nu lijkt mij de clausule te duidelijk om zich hier op de billijkheid te gaan beroepen; wanneer men overeenkomt, dat een schip een lading zal innemen en daarmee varen naar X of zoo dicht daarbij als het veilig kan komen, dan kan dit laatste m. i. niets anders beteekenen dan zoo dicht daarbij als het *geladen zijnde* veilig kan komen. Is het nu onbillijk wanneer de reis aldaar voor schip en lading geëindigd is? Neen, de overeenkomst is behoorlijk nagekomen.

De toepassing van den regel, dat de clausule de reis voor schip en lading doet eindigen, indien het schip per se niet verder kan, wordt in Engeland echter zeer beperkt, doordat de jurisprudentie het eindigen der reis als niet geoorloofd beschouwt, wanneer de omstandigheid die het opvaren belet, van tijdelijken aard is; in het algemeen: wanneer het schip door een reasonable time te wachten ten slotte naar de destinatiehaven kan opvaren (Vgl. Carver sect. 453 v., Scrutton art. 36). Zoodanige omstandigheden zijn bijvoorbeeld laag tij, ijsgang, het gebrek aan ligplaats in een dock enz. Ziehier een paar voorbeelden.

Metcalfe c. The Britannia Ironworks Co. (1877); een schip moest een lading ijzer naar Taganrog aan de zee

van Azof brengen, or so near etc. Te Kertch, aan den ingang der zee van Azof gekomen, bleek deze bevroren; pas vier maanden later zou de vaart open zijn, en het schip loste nu zijn lading te Kertch. Er werd beslist, dat het daar niet het recht toe had, maar had moeten wachten tot de zee weer open was.

Parker c. Winlow (1857); een schip moest naar Plymouth or so near etc., maar kon P. slechts bij springtij bereiken; de rechter besliste dat het daarop moest wachten, al duurde het eenige dagen. »If the place were not one of the regular places of discharge, or if it were so inconveniently situate as to prevent the vessel unloading except on a very few days in the year", dan ware het iets anders geweest.

Nelson c. Dahl (1879); een schip moest naar de London Surrey Commercial Docks or so near etc. Bij aankomst bleken ze vol schepen, en gedurende minstens een maand zou er geen plaats zijn; dat was volgens den rechter een »unreasonable time", en het schip behoefde dus niet te wachten.

Met het eerste van deze drie vonnissen vergelijke men de reeds boven vermelde beslissing van de Rotterdamsche rechtbank van 18 Januari 1901 (W. 7706). Een schip was bestemd naar Zwijndrecht or so near etc.; wegens ijsgang en het dientengevolge weggenomen zijn der bakens kon het niet verder komen dan Rotterdam, en de rechtbank beschouwde met den kapitein Rotterdam als bestemmingshaven voor schip en lading, o. a. overwegende:

> »dat in die clausule niet gesproken wordt van een *blijvende* verhindering om de eigenlijke bestemmingsplaats te bereiken, zoodat niet kan aangenomen worden dat alleen een zoodanige aan den

> eisch der clausule voldoet, en een tijdelijke......, waarvan de duur vooralsnog niet te voorzien is, zeer zeker onder de clausule valt".

Dit vonnis is zeker in strijd met het eerstgenoemde Engelsche vonnis; de zee van Azof bleef minstens nog vier maanden bevroren, terwijl de Noord in geen geval zoo lang dicht blijft, zoodat de Rotterdamsche rechtbank zonder twijfel een andere beslissing dan de Engelsche zou genomen hebben. Maar uit het Rotterdamsche vonnis blijkt niet dat *elke* tijdelijke verhindering onder de clausule zou vallen; er werd alleen beslist dat een tijdelijke verhindering *waarvan de duur vooralsnog niet te voorzien is*, er onder valt. Best mogelijk dat als de rechtbank geweten had wanneer de waterweg naar Zwijndrecht weer open was, de schipper niet had mogen lossen te Rotterdam.

Hoe moeten wij nu beslissen? Moet, en dit is de vraag die ik op pag. 5 stelde, ook tijdelijke verhindering de reis doen eindigen? De Engelsche rechter zegt: »»it can not be said that in all these contracts the words »at that time" or »then and there" are to be inserted after the words »as near thereto as the ship can safely get;"" [1]); de Hollandsche: »in de clausule wordt niet gesproken van een blijvende verhindering." Voor beide meeningen is wat te zeggen, maar toch zou ik in het algemeen de vraag ontkennend willen beantwoorden; vooreerst omdat het beding door den vervrachter wordt gemaakt, die zich dus maar duidelijk moet uitdrukken, als hij wil dat het in zijn voordeel wordt uitgelegd; vervolgens omdat zeer dikwijls andere clausules worden gebruikt om bij tijdelijke verhindering een eind aan de reis te kunnen maken, bv. de reeds ge-

---

[1]) Lord Coleridge bij Carver sect. 453.

noemde ijsclausules, of de bijvoeging »at all times of tide" of »at low tide" of »if sufficient water," of algemeenere: »in case of the blockade or interdict of the port of destination, or if without such blockade or interdict, the entering of the port of discharge should be considered unsafe by reason of war, infectious disorder, quarantine, disturbances, ice or from any other cause, the master to have the option of landing the goods at any other port he may consider safe, at shipper's risk and expense, when the ship's responsability shall cease." Dergelijke clausules kan de vervrachter dus in de chertepartij opnemen, en verzet zich de bevrachter hiertegen, dan is de kwestie van zelf beslist.

Doch dit geldt slechts in het algemeen; er kunnen zich gevallen voordoen dat doorvoering van den regel tot onbillijkheid zou leiden. Juist omdat de clausule niet de minste aanwijzing bevat, is hier plaats voor een beroep op de billijkheid, de reasonableness. Stel bv. dat een schip naar Zwijndrecht bestemd, Rotterdam bereikt, en dat een groote lichter tegen een peiler van de brug over de Koningshaven geloopen en dwars voor de brug gezonken is; dan kan de vaart op Zwijndrecht voor geruimen tijd gesloten zijn en is het misschien zeer onbillijk om het schip te laten wachten tot de vaart weer open is. Men kan ook niet tegen alle mogelijke gevallen bepalingen in de chertepartij opnemen.

Waar de grens ligt tusschen billijk en onbillijk is natuurlijk niet te zeggen; dat zal de rechter in elk speciaal geval moeten uitmaken. Ziehier wat Lord Blackburn er van zei (Carver sect. 454): »It is quite true that a question of reasonable or unreasonable must always be a question of more or less and therefore of uncertainty, but that I think cannot be helped. I do not pretend to lay down

any precise rules as to what is reasonable or what is not. I think the main elements to be considered are, what would be the effect on the object of the contract, and the damage to each party caused by the delay; and if the result be to lead those who have to decide the question to think that it is absurd to suppose that two commercial men entering into a contract to charter a steamer to go to a dock, or as near thereto as she may safely get, should mean that she was to wait outside so long, they ought to find it unreasonable."

In elk geval zal de rechter de beslissing hebben, want verzet de geconsigneerde zich tegen de lossing ter plaatse waar het schip wordt opgehouden, dan ontstaat er geschil over de losssing en moet de schipper krachtens art. 486 W. v. K. gerechtelijke autorisatie vragen.

---

## HOOFDSTUK II.

### Plaats van lossing in engeren zin.

---

Heeft het schip zijn bestemmingshaven bereikt, dan zal er een plaats dienen gekozen te worden of te zijn, om de lading te lossen. Wie die keus heeft, zegt onze wet nergens. Wel noemt art. 455 W. v. K. onder de bepalingen die een chertepartij moet inhouden, die over »de plaats en de tijd welke tot de lading en lossing bepaald worden" (art. 507 desgelijks voor cognossementen) maar gesteld al dat de wet hier, zooals Kist (pg. 202) zegt »niet alleen de haven of gemeente, maar zoo mogelijk

een nadere plaatsbepaling" onderstelt, de plaats wordt aldus bij overeenkomst bepaald. Zoo kan natuurlijk ook bij overeenkomst aan een der partijen, vervrachter of bevrachter of aan de geconsigneerden de keus worden gelaten. [1]) Maar zegt de vrachtbrief er niets van, dan rijst de vraag, wie heeft er nu te beslissen waar het schip zal lossen? Het Duitsche H. G. B. zegt in § 592: degene »an welchen die Ladung abzuliefern ist", en als er meer zijn »sämmtlichen Empfängern", echter met deze belangrijke uitzondering: »erfolgt die Anweisung nicht rechtzeitig oder wird nicht von sämmtlichen Empfängern derselbe Platz angewiesen oder gestatten die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffes, oder die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen die Befolgung der Anweisung nicht, so hat der Schiffer an den ortsüblichen Löschungsplatz anzulegen." Mogen wij nu ook voor ons recht als beginsel aannemen, dat hij de keus heeft die de lading moet ontvangen? Ik meen van niet; is er niets overeengekomen, heeft de vervrachter zich dus slechts verbonden de lading b.v. naar Rotterdam te vervoeren, dan heeft de schipper, als het schip te R. is gearriveerd, aan de verplichting tot het eigenlijke vervoer voldaan, en kan hij zijn schip leggen waar hem goed dunkt, behoudens plaatselijke verordeningen en gebruiken.

Kist (pg. 203) is van een ander gevoelen en zegt: »zijn partijen omtrent zoodanige plaats niet overeengekomen dan kan de inlader of geconsigneerde den schipper de lading- of losplaats aanwijzen, mits de aangewezen plaats zij een zoodanige waar het schip zonder gevaar kan gaan liggen en waar het zonder buitengewone kosten komen

[1]) b.v. „to proceed to a ready quay berth, as ordered by charterer."

kan, en eene van die, waar het gebruik der plaats medebrengt dat gelost of geladen wordt." [1]) Argumenten geeft hij niet. Evenmin geeft hij ze waar hij beweert dat zonder uitdrukkelijk beding de schipper niet gehouden is op verschillende plaatsen te lossen; toch is er bij zijne opvatting voor die uitzondering geen reden.

Ik zou dus in beginsel de keus aan den schipper laten, behoudens, zooals ik reeds zei, plaatselijke verordeningen en gebruiken. Wat die gebruiken betreft, art. 1375 B. W. verwijst uitdrukkelijk naar billijkheid, *gebruik* of wet; ook die binden partijen; hier is dus de gewoonte bron van recht. Zoo'n gebruik zal echter ter dege moeten vaststaan, wil de schipper er door gehouden zijn op een bepaalde plaats te lossen. En dat plaatselijke verordeningen den schipper de keus kunnen ontnemen, spreekt vanzelf; de overheid kan voor bepaalde goederen, b.v. petroleum, chemicaliën, ontplofbare stoffen e. d. bijzondere losplaatsen aanwijzen. Op publiek terrein, b.v. op kaaien die aan de gemeente behooren, heeft zij alleen beschikkingsrecht; zoo b.v. te Rotterdam, daar is de gemeente baas over alle kaaien (alleen de Petroleumkade, die zij uit handen heeft gegeven, uitgezonderd) en al hebben nu te R. evenals elders de booten van vaste lijnen steeds dezelfde ligplaats, dit kan alleen zoo worden opgevat, dat de gemeente, hetzij stilzwijgend, hetzij uitdrukkelijk aan dergelijke booten voor geruimen tijd vaste ligplaats heeft aangewezen. En in het algemeen heeft de overheid de orde te handhaven op de rivier en in de havens, en zoo zal dan het personeel, met de handhaving der orde belast, in laatste instantie de keus hebben.

---

[1]) Vgl. rechtbank Amsterdam 17 Maart 1841, Regt in Nederland III pg. 25.

Het is duidelijk dat dit niet alles in de praktijk opgaat; de schipper zal meestal, als het met de veiligheid van het schip overeen te brengen is, niet de minste reden hebben, om zich tegen de wensch van den ontvanger der lading te verzetten, en de havenpolitie zal zeker als het eenigszins kan, het schip een ligplaats geven die in het belang der ontvangers is. Maar het beginsel blijft m. i.: de ontvanger kan, afgezien van plaatselijke verordeningen en gebruiken, niet *eischen* dat het schip komt te liggen op de plaats die hij goedvindt. Volgens de Duitsche wet kan hij dat wèl. Overigens heeft, ook in Duitschland, de praktijk aan de ontvangers de keus van een losplaats geheel onttrokken waar het schepen geldt van vaste lijnen.

De Fransche Code zwijgt evenals onze wet. Desjardins (pg. 571) huldigt dezelfde opvatting als ik, en citeert een vonnis van het tribunal de commerce te Hâvre van 19 Mrt. 1879 in gelijken zin. Anders trb. d. comm. te Marseille van 15 Apr. 1875, dat echter later juistere beslissingen heeft gegeven, o. a. 14 Oct. 1887 (Autran III pg. 447), 28 Jan. 1888 (Autran III pg. 597), 30 Juni 1897 (Autran XIII pg. 555), 5 Apr. 1899 (Autran XIV pg. 811).

De Engelsche doctrine en jurisprudentie stelt voorop dat gelost moet worden op een plaats »conform to the regulation and the ordinary practices of the place." (Carver sect. 459) Maar over het geval dat er meerdere plaatsen zijn die hieraan voldoen, en de chertepartij geen aanwijzing bevat, schijnt men het in Engeland niet eens te zijn. Tenminste Carver, na een geval vermeld te hebben waarin door Sir Robert Phillimore beslist werd dat de ontvangers de keus hadden [1]) voegt er in een noot bij: »I am not

---

[1]) The Felix (1868).

aware that this ruling has been dissented from by judges of the High Court; but County Court judges have refused to follow it; and it seems to be contrary to Dr. Lushington's opinion in The Norway (1865).[1]) It may well be doubted whether the contract leaves the choice of the dischargingplace with the charterer where no express option is given to him, as is frequently done. For discharging and delivering are the shipowner's business; and, subject to express conditions, he performs his undertaking by delivery at the agreed port in a reasonable manner; and that is generally satisfied by a delivery in one of the usual places for such a discharge." En ook Lord Esher huldigde in het vonnis in zake Nielson c. Wait (1885)[2]) hoewel in het algemeen de keus aan den charterer latende, een opvatting ten gunste van het schip: »Her owners have undertaken to deliver at the port and not at any particular part of the port at the whim and pleasure of the charterer, or at the whim and pleasure of the ship's owners. But by the construction that is put upon charterparties, her owners are bound and entitled to deliver at the port only in one part of the port, namely at the usual place of delivery at that port of a cargo such as that which she carries." Vgl. ook Scrutton, art. 39.

[1]) Blijkens Abbott, (pg. 561) had de charterer in dit geval echter een dock aangewezen waar het schip niet zonder gevaar binnen kon komen.

[2]) Vermeld bij Abbott pg. 559.

## 2e AFDEELING.

# Tijd van lossing.

### HOOFDSTUK I.

**Bepaling van den tijd van lossing.**

§ 1. »De tijd van lading of lossing bij de chertepartij niet bepaald zijnde, moet dezelve, binnen het Koningrijk en de kolonien van den Staat, zijn afgeloopen binnen vijftien achtereenvolgende werkdagen, nadat de schipper zal verklaard hebben tot laden of lossen gereed te zijn". Aldus de eerste alinea van art. 457 W. v. K. En nadat al. 2 dien termijn voor lichterschepen tot drie werkdagen heeft verkort, geeft al. 3 de sanctie: »De nalatigen zullen in de betaling van ligdagen jegens den schipper of ligterschipper gehouden zijn."

Ziedaar een tweetal voorschriften, die, hoe eenvoudig schijnbaar ook, toch tot talrijke kwesties hebben geleid. »Bij de chertepartij niet bepaald zijnde"; slaat dus het artikel niet op bevrachting met stukgoederen, op een general ship? »Werkdagen"; wat zijn dat? Binnen vijftien dagen na de gereedverklaring van den schipper; beginnen ze terstond na die gereedverklaring te loopen? Hoe zal die verklaring moeten gedaan worden? Wat zijn »nalatigen"?

Kunnen zij zich beroepen op overmacht? Enz. enz. Deze en andere vragen zal ik in de volgende bladzijden trachten te beantwoorden.

Uit het enkele feit dat art. 457 al. 1 slechts van de chertepartij, niet ook van het cognossement spreekt, met mr. E. N. Rahusen [1]) af te leiden dat het artikel niet op schepen met stukgoederen bevracht slaat, lijkt mij onjuist. In aanmerking genomen de dikwijls meer dan slordige redactie die de wetgever van '38 zich veroorloofde, is dat geen voldoende argument. Toch deel ik zijn conclusie, althans wat den *laad*tijd betreft, en ik leid dat af uit de regeling in de artt. 472 en 473. »Bij het aanleggen van een schip op stukgoederen, staat het den vervrachter of schipper vrij te bepalen, hoe lang hij in lading zal liggen. — Deze tijd verstreken zijnde, is de schipper verplicht met den eersten goeden wind, getij en gelegenheid te vertrekken, tenzij hij zich omtrent het verder vervoer met de inladers konde verstaan". Zoo art. 472. En art. 473: »Een schip op stukgoederen zijnde aangelegd, zonder dat de tijd van in lading liggen is bepaald, staat het elken inlader vrij zonder betaling van de vracht, doch tegen teruggave van de door den schipper geteekende cognossementen en tegen voldoenden borgtogt voor alle namaning, bijaldien een of meer van dezelve mochten verzonden zijn, en tegen voldoening der onkosten op de lading en lossing gevallen of te vallen, zijn goed wederom te lossen. — Indien echter het schip reeds over de helft beladen was, is de schipper gehouden om, acht dagen na aan hem gedane sommatie, bij den eersten goeden wind, getij en gelegenheid, te vertrekken, indien de meerderheid der

[1]) Praeadvies Ned. Juristenvereeniging in Handelingen 1879 pg. 108.

inladers zulks begeert, zonder dat, in het laatste geval, eenig inlader zijne koopmanschappen kan terug nemen." Het blijkt dat de wet, na eerst geregeld te hebben binnen welken tijd een schip dat voor 't geheel of een gedeelte bevracht is, moet geladen zijn en de gevolgen van overschrijding van dien termijn, (artt. 457, 464, 465), later diezelfde materie voor een schip op stukgoederen, een general ship, behandelt, en daarbij van een wettelijken termijn zwijgt. Ten eerste mogen we nu concludeeren, dat de wet den termijn van in lading liggen geheel aan den vervrachter heeft willen overlaten, te meer omdat, indien deze geen tijd van in lading liggen heeft bepaald, de meerderheid der inladers den schipper kan dwingen acht dagen na sommatie te vertrekken, wanneer het schip reeds over de helft is beladen, en is 't zoover nog niet gevorderd, elk inlader zijn goederen weer kan lossen; waarborgen dus tegen te lang blijven liggen. Trouwens reeds die termijn van acht dagen, die bepaalde termijn, wettigt mijn conclusie; moest in dit geval de laadtijd volgens art. 457 vijftien dagen duren, dan zou er vóór de sommatie steeds een vast aantal dagen, in casu zeven, moeten zijn gebruikt! Ten tweede, dat hier van »nalatigen" en van overliggeld bij wijze van boete geen sprake kan zijn, daar de schipper na het verstrijken van den bepaalden ligtijd, tenzij de inladers in een verlenging toestemmen, *moet* vertrekken, en er dus van overschrijding van den ligtijd door de inladers bij wijze van wanpraestatie geen sprake kan zijn.

Op de *lading* van stukgoederen is art. 457 dus niet toepasselijk. Op de *lossing* wel? Dat de wet speciaal de lading van stukgoederen afzonderlijk regelt maar over de lossing zwijgt, lijkt mij een reden om het aan te nemen; ook het feit dat de heer Hooft in de Tweede Kamer sprak

van het geval dat een lading uit stukgoederen bestaat [1]), hetgeen blijkbaar niet weersproken is, pleit ervoor. [2]) Is dus in de cognossementen geen lostijd vastgesteld, dan moet de lossing van een general ship zijn afgeloopen binnen vijftien dagen. In de praktijk zal overigens de kwestie zich wel niet voordoen, daar de cognossementen constant clausules omtrent laden en lossen bevatten.

Wanneer een chertepartij aanwezig is en cognossementen zijn afgegeven, dan kan zich een kwestie voordoen. De cognossementhouders zijn degenen die de goederen in ontvangst nemen en dus moeten zorgen dat het schip op tijd leeg is. Stel nu dat er in de chertepartij een lostijd is bepaald, maar in de cognossementen niet, geldt dan voor de cognossementhouders die lostijd of moet de wettelijke termijn van vijftien dagen gelden? Deze vraag lost zich op in een andere: in hoever wordt de cognossementhouder door de chertepartij gebonden?

Wat is de chertepartij? Het bewijsstuk van een overeenkomst tusschen bevrachter en vervrachter, waarbij een schip voor het geheel of een gedeelte wordt bevracht.

Wat is het cognossement? Een stuk waarin de vervrachter verklaart bepaalde goederen ingeladen of ter inlading ontvangen te hebben, en belooft die goederen op een bepaalde plaats te zullen uitleveren aan een bepaald persoon, zijn order of aan toonder (den geconsigneerde), en wel op bepaalde voorwaarden. Het constateert dus geen overeenkomst, maar bevat een eenzijdige verklaring. Het wordt in minstens vier exemplaren opgemaakt (art. 509 W. v. K.) Luidt het, wat de regel is, aan order of aan

---

[1]) Voorduin X pg. 35.

[2]) Kist (pg. 241) schijnt van hetzelfde gevoelen.

toonder, dan zal het kunnen circuleeren, totdat een houder de goederen die er in vermeld staan, na aankomst zal opeischen op grond van de belofte die de vervrachter in het cognossement heeft gedaan.

Stel nu, dat er bij een bevrachting een chertepartij is opgemaakt en cognossementen zijn afgegeven, en dat iemand als houder van een cognossement zich na aankomst van het schip ter plaatse van bestemming aanmeldt om zijne goederen in ontvangst te nemen. Neemt hij ze aan, dan verbindt hij zich te voldoen aan de bedingen in het cognossement gemaakt. Kan men nu van hem eischen dat hij ook voldoet aan de voorwaarden der chertepartij? Om geen enkele reden; wat heeft zoo'n willekeurige cognossementhouder met de vervoerovereenkomst te maken? Art. 1376 B. W. zegt het duidelijk: »Overeenkomsten zijn alleen van kracht tusschen de handelende partijen". Er zijn er (b.v. mr. J. H. L. Bergsma in zijne dissertatie) die art. 1353 B. W. hier van toepassing achten; die het recht van den cognossementhouder verklaren uit de verplichting die de vervrachter in de chertepartij op zich neemt om cognossementen te teekenen en de goederen aan de cognossementhouders uit te leveren, en dit opvatten als een beding ten behoeve van een derde. Dit kan onmogelijk juist zijn; art. 1376 al. 2 B. W. bepaalt dat overeenkomsten aan derden wel voordeel (d. w. z. een vorderingsrecht) kunnen aanbrengen, n.l. door het beding ten behoeve van een derde, maar hun nooit ten nadeele kunnen verstrekken (d. w. z. een vorderingsrecht tegen hen doen ontstaan). Had men nu hier dat beding, dan zouden er alleen rechten, geen verplichtingen voor den cognossementhouder ontstaan. Mr. Bergsma heeft dit bezwaar gevoeld, en een andere constructie gevonden. »Het beding ten behoeve

van een derde bevat voor de geconsigneerden geen voorwaardelijke praestatie van den vervrachter aan hem, maar een recht om met hem een overeenkomst van vooraf bepaalden inhoud te sluiten. Zoodra zij dus het beding aannemen, de bereidverklaring plaats heeft, ontstaat de overeenkomst tusschen schipper en geconsigneerde". Dit klinkt op zichzelf heel aardig, maar 1° meen ik dat een dergelijk beding, dat dan toch het recht, om zoo'n overeenkomst te sluiten, uitdrukkelijk moet toestaan, nooit in een chertepartij voorkomt, en 2° hoe weet een cognossementhouder dat hij dat recht heeft? De chertepartij wordt geheel buiten hem om opgemaakt, hij heeft haar waarschijnlijk zelfs niet gezien. Hoe zal hij zijn recht aantoonen? Men zal misschien zeggen, door zijn cognossement te presenteeren. Maar vindt hij daar dan zijn recht op de overeenkomst in vermeld? Volstrekt niet. Waartoe zou het ook noodig zijn? Zijn cognossement geeft hem het recht om de daarin vermelde goederen op te eischen tegen betaling van vracht enz., daartoe heeft de vervrachter-onderteekenaar zich verbonden. Van een overeenkomst geen sprake; reeds toen hij het cognossement in handen kreeg, kreeg hij meteen in handen het recht om de goederen, er in vermeld, op te eischen na aankomst van het schip; een zelfstandig recht, onafhankelijk van hetgeen in de chertepartij staat vermeld. Tenzij hij lasthebber, b.v. agent, van den bevrachter mocht zijn, want dan kunnen de excepties tegen dezen laatste ook tegen hem worden opgeworpen. Dan zal de kapitein zich dus wel degelijk op de chertepartij mogen beroepen. Hetzelfde zal het geval zijn, wanneer het cognossement uitdrukkelijk naar de chertepartij verwijst; men gebruikt daartoe verschillende clausules, b.v. „*freight as per charterparty*", of in algemeene

termen gesteld: *„all other conditions as per charterparty"*.

Deze laatste wordt verschillend uitgelegd. Volgens Boyens (pg. 342) hecht de Duitsche jurisprudentie (o.a. het Reichsgericht 26 Juni 1896, Entsch. XIV pg. 116) er deze beteekenis aan dat *alle* bedingen der chertepartij tegenover den geconsigneerde gelden, voorzoover ze niet strijden met de bedingen in het cognossement zelf. Die opvatting schijnt ook de Fransche rechtspraak te huldigen, althans in dien zin besliste het hof te Poitiers 19 Dec. 1898 (Autran XIV pg. 468 en de redactie der Revue teekent bij dit arrest aan: »»la jurisprudence admet que la référence du connaissement »aux autres conditions de la charte-partie" rend toutes les stipulations de ce contrat, même les clauses d'exonération, opposables au réceptionnaire de la cargaison."" Veel beperkter het trib. d. comm. te Ostende, 14 April 1898 (Autran XIV pg. 274): »»Attendu que ces mots »et toutes autres conditions suivant charte-partie" ne peuvent suivant les règles d'une saine interprétation s'appliquer qu'aux conditions qui visent spécialement le contrat de transport et les obligations des destinataires en ce qui concerne le débarquement."" Ook de Engelsche jurisprudentie huldigt een beperkter opvatting; zoo vindt men bij Carver (sect. 160), Abbott (pg. 446), deze uitspraak van Lord Justice Esher (1891): »After full consideration I think that the words ought to be construeld as meaning all those conditions of the charterparty which are to be performed by the consignee of the goods". Dit is in het algemeen de Engelsche opvatting. [1]) Een paar voorbeelden. In het proces Serraino c. Campbell (1891)

[1]) Aldus the Court of Appeal en the Court of Session in Schotland. Zie ook Carver sect. 637, 668 vlg.

eischte een geconsigneerde schadevergoeding van den ka pitein wegens door schuld van zijn lieden verloren gegaan goed; de ged. beriep zich op de in de chertepartij staande negligenceclause, die z. i. door de woorden »all other" etc. in het cognossement was geïnsereerd, maar de rechter was van een andere meening en veroordeelde hem. Zoo ook in Russell c. Niemann (1864). In Gullischen c. Stewart (1884) werd beslist dat door de bewuste clausule geen cesserclause (»Charterer's liability to cease when the ship is loaded") in het cognossement wordt geïnsereerd. In Hamilton c. Mackie (1889) 't zelfde ten opzichte van een bepaling der chertepartij dat geschillen aan arbiters ter beslechting zouden worden opgedragen. Daarentegen werd beslist dat door de clausule »freight and all other" etc. de vervrachter zijn »lien", retentierecht, ook tegen den cognossementhouder kon doen gelden voor vracht, foutvracht en overliggeld, verschuldigd voor vertraging in de haven van inlading; o.a. in Gray c. Carr (1871).

De Nederlandsche rechter heeft een paar maal uitspraak gedaan over de beteekenis der clausule. In een vonnis van de Middelburgsche rechtbank van 23 Mei 1888 (W. 5598) lees ik dat een cognossementhouder die de lading opvorderde »daardoor tot het contract van bevrachting toetrad en verbonden werd aan den schipper tot betaling van alles wat aan dezen verschuldigd was volgens de chertepartij, waarnaar het cognossement verwijst". Het betrof vergoeding voor overligdagen bij de inlading gebruikt. Dit vonnis werd bevestigd door het hof den Haag 27 Mei 1889 (W. 5755); een beroep daarop dat de inlading aan de cognossementverbintenis was *voorafgegaan* (immers het cognossement verklaarde dat die en die goederen waren *ingeladen*) en dat de bedingen der chertepartij dus niet konden betreffen

hetgeen bij de inlading gebeurd was, wees het hof af, omdat »in casu het cognossement niet alleen de bepalingen omtrent de vrachtbetaling, maar ook al de andere condities der chertepartij verbindend verklaart, zonder daarbij onderscheid te maken of het betreft bedingen al of niet aan de cognossementverbintenis voorafgegaan".

Deze beslissingen kunnen m. i. niet juist geacht worden. Vooreerst hechten ze een veel te uitgebreide beteekenis aan de clausule; het staat volstrekt niet zoo vast dat zij al de andere condities der chertepartij zonder uitzondering voor den cognossementhouder verbindend verklaart; zoo duidelijk staat het er niet; men kan er b.v. heel goed in lezen: alle andere bedingen voorzoover die in een cognossement passen, of er gewoonlijk in voorkomen, of, gelijk de Engelschen haar opvatten, voorzoover de geconsigneerde ze (in zijn qualiteit van geconsigneerde) moet nakomen, etc. Daarover beneden nader. Verder zegt de rechtbank, dat de cognossementhouder die de lading opvordert, daardoor tot het bevrachtingscontract toetreedt. Dezelfde meening vinden we in een vonnis van de Rotterdamsche rechtbank van 18 Dec. 1897 (W. 7109); een kapitein had een lading ingenomen maar een gedeelte daarvan wegens broei ter plaatse van inlading weer gelost en verkocht; van de opbrengst eischte later de houdster van het cognossement over dat goed rekening en verantwoording. De rechtbank overwoog dat eischeres »optrad als rechtsopvolgster van de bevrachters, in welke qualiteit zij, als door het aannemen der lading tot het vrachtcontract toegetreden geconsigneerde, zeer zeker bevoegd was op te treden" en dat zij, als getreden in de rechten der bevrachters, het recht had rekening en verantwoording te vragen. Deze uitspraken nu berusten op een onjuiste op-

vatting van de positie des cognossementhouders; de zelfstandigheid van zijn rechtspositie wordt hier geheel uit het oog verloren. De eenige band tusschen hem en den vervrachter vormt het cognossement; de chertepartij is een res inter alios; dat er voor bedingen etc. naar verwezen wordt, doet daar niets toe af. In zijn cognossement vindt de geconsigneerde zijn rechten en verplichtingen bepaald, daaruit worden zij geboren, zoodat van opvolgen in rechten geen sprake kan zijn, en evenmin van een bevoegdheid om rekening en verantwoording van de opbrengst van niet-uitgeleverd en verkocht goed te vragen, zoolang die niet uitdrukkelijk in het cognossement is erkend.

In een vonnis van de Rotterdamsche rechtbank van 14 Nov. 1900 (W. 7562) komt o.a. deze overweging voor: »»dat de cognossementen dezer procedure een algemeene verwijzing naar de chertepartij bevatten, door de daarin voorkomende zinsnede »and all other conditions as per charterparty", zoodat de bepalingen van deze in de cognossementen moeten geacht worden te zijn geïnsereerd en voor den cognossementhouder bindend zijn"", waaruit de rechtbank o.a. concludeerde dat, indien de chertepartij den bevrachter tot betaling van foutvracht verplichtte, ook de cognossementhouder daartoe gehouden was. Het hof den Haag, waarvoor dezelfde zaak in appèl werd behandeld, had een beperkter opvatting van de clausule, zooals blijkt uit zijn arrest van 23 Juli 1902 (W. 7845): »»dat het hof oordeelt, dat de clausule »and all other conditions as per charterparty" niet bedoelt den cognossementhouder in het algemeen aansprakelijk te maken voor *alle* verbintenissen van den bevrachter zonder onderscheid, doch beoogt alleen die voorwaarden der chertepartij voor den cognossementhouder verbindend te doen zijn die be-

trekking hebben op het *ingeladen*, *vervoerde* en *uitgeleverde* goed."" Voor foutvracht was dan ook de cognossementhouder niet aansprakelijk. [1])

Is deze laatste conclusie bij die opvatting van zelf sprekend, er kunnen in een chertepartij' bepalingen staan, waarbij men twijfelt of ze, aangenomen de beteekenis, die het hof in zijn tweede arrest aan de clausule geeft, op den cognossementhouder overgaan. B.v. bepalingen die des vervrachters aansprakelijkheid beperken of opheffen; die de wetten van een zeker land toepasselijk verklaren (»this contract shall be governed by the law of the flag"), die geschillen willen beslecht zien door arbiters (»any dispute that may arise under this charter to be settled by arbitration in London"). Zijn dit bedingen die betrekking hebben op het ingeladen, vervoerde en uitgeleverde goed? Uit de voorbeelden die het hof noemt in zijn arrest (betaling van vracht over het uitgeleverd goed, betaling van ligdagen en van onkosten, nakoming der lossingsbepalingen) zou men afleiden dat genoemde bepalingen er z. i. niet onder vallen. Maar wat hiervan zij, ik geloof dat we de clausule zoo uitgebreid mogelijk moeten interpreteeren, onder deze beperking echter dat we aldus geen bedingen in het cognossement opnemen *die strijden met den aard*

---

[1]) Vergelijk nog vonnis van rechtbank Rotterdam, 29 Jan. 1902 (W. 7820), bevestigd door hof den Haag 25 Mei 1903 (W. 7961); in dit geval luidde de clausule: „all the terms and exceptions contained in which charter, are herewith incorporated and form part hereof". Het hof overwoog dat de cognossementhouder met deze clausule slechts bedoelt zich te verbinden tot nakoming van die verplichtingen, die staan tegenover des schippers verplichting tot uitlevering van het *voor hem, cognossementhouder,* ingeladen en vervoerde goed, hetwelk in het cognossement, waarmee hij zich aanmeldt, wordt genoemd."

*van het cognossement en met de rechtspositie van den cognossementhouder;* het cognossement en zijne bepalingen geven den houder rechten en leggen hem verplichtingen op slechts naar aanleiding van het vervoer der in het cognossement genoemde goederen; andere goederen gaan hem niet aan, zoodat vracht van hem te eischen voor andere of voor niet vervoerde goederen iets onredelijks is. Hetzelfde is b.v. het geval met de cesserclause of met overliggeld bij het laden verschuldigd. Voor verdere beperking bestaat echter geen reden; de clausule luidt zoo ruim mogelijk, en wat er dus redelijkerwijze onder kan vallen, moet er ook onder gebracht worden. Zoo in de eerste plaats de condities, die de lossing betreffen, maar ook b.v. de bepalingen, omtrent aansprakelijkheid, toe te passen wetten, arbitrage, het beding dat de bestemmingshaven facultatief maakt (»or so near thereunto as she may safely get"), dat den kapitein een retentierecht, lien, geeft op de lading voor vracht, foutvracht en overliggeld, al mogen we persoonlijke aansprakelijkheid van den ontvanger voor foutvracht en overliggeld bij de inlading verschuldigd, niet aannemen. [1]) Heeft de cognossementhouder een beperkter uitleg bedoeld of de vervrachter een uitleg verder gaande dan de aard van de cognossementverbintenis meebrengt, dan hadden zij maar een duidelijker omschrijving moeten kiezen.

Afgezien van deze uitzonderingen, het geval dat de cognossementhouder lasthebber van den bevrachter is, en dat de thans besproken clausule is opgenomen, kunnen we

---

[1]) Niet anders rechtbank Rotterdam 24 Mei '82 (W. 4803), bevestigd door hof den Haag 5 Maart '83 (W. 4872).

zeggen, dat de cognossementhouder niet gebonden wordt door de chertepartij [1]) en dat in casu voor hem de wettelijke termijn van vijftien dagen geldt. Ons hoogste rechtscollege heeft tweemaal, overigens vele jaren geleden, beslist, dat de cognossementhouder wèl door de chertepartij wordt gebonden, ook al verwijst het cognossement er niet naar, n.l. 26 Nov. 1841 (W. 249), bev. rechtbank Amsterdam 20 Nov. 1840 (W. 144), en 8 Jan. 1864 (W. 2554). In het eerste geval was een der voorgedragen cassatiemiddelen, dat de chertepartij voor de ontvangers een res inter alios acta was, en dat dus de rechter a quo, door haar voor hen verbindend te verklaren, art. 1376 B. W. had geschonden. De Hooge Raad overwoog hieromtrent:

> »dat dit middel niet kan opgaan, vermits, hoezeer het waar is dat de chertepartij is het contract tusschen bevrachter en vervrachter, en uit dit oogpunt alleen tusschen deze verbindende, echter niet minder waar is dat de vervrachter of schipper, die dienvolgens de lading inneemt en belooft aan den geconsigneerde uit te lossen, zich daartoe niet anders verbindt dan tegen uitdrukkelijke bepaling dat hem tegen die uitlossing door de ontvangers zal worden betaald de vracht, avarijen en onkosten door hem bedongen, en dat hij (welke ook de engagementen tusschen zijne bevrachters en de geconsigneerden mogen zijn) jegens deze laatsten in geen ander obligo tot uitlossing staat, dan tegen betaling van

---

[1]) Vgl. nog W. M. Reepmaker, Over de verbindbaarheid der chertepartij voor den cognossementhouder, prft. Leiden 1873, die tot dezelfde conclusie komt.

dat wat hij van de bevrachters heeft bedongen, en waarvan de ontvangers die met de nakoming en praestatiën van die bedingen zijn belast, zich door de inzage der chertepartij kunnen vergewissen, behoudens hunne bevoegdheid om, indien die bepalingen hunne engagementen met de afladers te boven gaan, òf hun regres tegen dezen te zoeken òf de ontvangst te weigeren, doch in welk laatste geval de schipper kan handelen conform artt. 487, 488 en 489 W. v. K.;

O. dat de rechter a quo door de zaak in dezen zin te beschouwen, noch art. 1376 B. W., noch art. 488 en volg. van het W. v. K. heeft geschonden, en dat daardoor evenmin schending heeft plaats gehad van de artt. 507 en 514 van laatstgenoemd Wetboek, ten aanzien der cognossementen, naardien deze alleen zijn erkentenissen des schippers nopens de ingenomen lading en verbindtenissen tot uitlevering aan de geconsigneerden, tegen betaling der bedongen vracht, avarijen en onkosten, en dat die verbindtenis zich alzoo van zelve hecht aan het bedongene bij de chertepartij;

O. dat de juistheid van dit rechtsbegrip, in toepassing op de overlegdagen in het bijzonder, te duidelijker uitkomt door het bepaalde bij art. 457 W. v. K., als waarbij alleen het getal van wettelijke overlegdagen is bepaald, voor zoover zij niet bij de chertepartij zijn bedongen en waarbij alzoo ook de geconsigneerden of ontvangers der lading op dit punt geheel naar de chertepartij zijn verwezen."

Men ziet, wel wordt erkend dat de chertepartij alleen tusschen bevrachter en vervrachter verbindende is, dat de

cognossementen een verbintenis tot uitlevering bevatten, maar die verbintenis is niet zelfstandig, hecht zich van zelve aan het bedongene bij de chertepartij. [1])

In het tweede geval beriep men zich o.a. op schending der artt. 1353, 1829, 1830 en 1844 B. W. »omdat de eischer, ofschoon bevoegd gebruik te maken van het bij overeenkomst van bevrachting gemaakt beding, echter niet kan zijn gehouden tot vergoeding der door die vertraging aan den verweerder veroorzaakte schade, als bij het beklaagde arrest ten onregte aangenomen, op grond eener gefingeerde lastgeving, krachtens welke de afzender zoude moeten worden gehouden voor den lasthebber van den geconsigneerde. De Hooge Raad overwoog:

> »dat voorts bij het beklaagde arrest teregt is aangenomen dat de overeenkomst van bevrachting en vervrachting, ten opzigte der geconsigneerden eener lading, niet is een verbindtenis tusschen derden, en dat, vermits de uitzondering op het verbod van verbindtenis ten behoeve van een derde, veroorloofd bij art. 1353 B. W., in deze niet is aanwezig en het Hof zich daarop ook niet heeft beroepen, dit artikel buiten aanmerking behoort te blijven;
>
> O. dat de verplichting van den geconsigneerde tot vergoeding aan den schipper der hem door de vertraging van den afzender veroorzaakte schade bij het beklaagde arrest is aangenomen op het daarbij vooropgesteld beginsel dat de bevrachters in den regel moeten worden beschouwd als de

---

[1]) Hiertegen o.a. Polak, prft. pg. 263 vlg.; Kist, Het handelspapier II pg. 42; Asser c.s. ad art. 507 W. v. K.; Diephuis II pg. 181. Anders de Pinto II § 342.

lasthebbers der geconsigneerden, die mitsdien als zoodanig deze hunne lastgevers door deze overeenkomst jegens den schipper hebben verbonden; dat dit beginsel is zeer aannemelijk en daaruit volgt, dat de aangehaalde artikelen van het B. W., voorzoover zij de overeenkomst van lastgeving betreffen, niet verkeerd zijn toegepast en evenmin zijn geschonden."

Deze uitspraak wordt wel iets verwaterd, doordat blijkbaar de bevrachters »in den regel", dus niet altijd, als lasthebbers der geconsigneerden moeten worden beschouwd. En toch zijn de geconsigneerden tegenover bevrachter en vervrachter nooit derden volgens den Hoogen Raad. Wat hier ook van zij, het arrest miskent evenals het vorige geheel de zelfstandigheid van het cognossement. Lastgeving, dien deus ex machina, bij dit verhandelbaar papier als regel aan te nemen, daarvoor bestaat geen reden.

Veel ingang heeft dit stelsel gelukkig niet gevonden, voorzoover ik weet. Het hof van Amsterdam 29 Nov. 1878 (W. 4343); de rechtbank aldaar 17 Febr. 1888 (P. v. J. 1888 no. 37); de rechtbank te Rotterdam 7 Maart 1894 (M. v. H. 1894 pg. 134) en 29 Jan. 1902 (W. 7820), bevestigd door hof den Haag 25 Mei 1903 (W. 7961), om een paar voorbeelden te noemen, verwierpen de leer van den Hoogen Raad; reeds vroeger, 14 Juli 1846 (R. B. 1846 pg. 648) had de Amsterdamsche rechtbank aangenomen dat de rechtsband tusschen schipper en geconsigneerde uitsluitend uit het cognossement ontstaat.

Indien er verschillende ontvangers zijn, geldt dan de termijn van vijftien dagen voor de heele lading, of heeft ieder vijftien dagen? Terecht besliste de rechtbank te

Rotterdam 10 Juni 1857 (W. 2087) het eerste [1]) op de volgende gronden: de redactie van art. 457 al. 1 komt geheel overeen met die van art. 347 van het Wetboek van 1830 en daar stond: »le temps de la charge et de la décharge *du navire*" etc. — In de Kamers heeft men bij de samenstelling herhaaldelijk gewezen op de moeilijkheden die een dergelijke algemeene termijn aan verschillende ontvangers zou veroorzaken, wat betreft het onderling verdeelen van dien tijd. — Al. 2 spreekt van »ligterschepen", en al. 4 maakt geen onderscheid of de goederen al dan niet voor meerdere geconsigneerden zijn bestemd, terwijl wanneer ieder geconsigneerde vijftien dagen had, een schorsing niet te pas zou komen. Evenmin zou er dan reden zijn geweest om voor een lichterschip een korteren termijn dan voor een ander schip te bepalen. Verder zou deze ongerijmdheid het gevolg zijn dat hij, die slechts een zeer klein deel van een zeeschip te lossen had, op vijftien, hij, die de lading van een geheel lichterschip moest ontvangen, op drie dagen aanspraak zou hebben.

De lostijd moet, zooals blijkt uit art. 457 al. 1, worden voorafgegaan door een gereedverklaring van den schipper tot lossen [2]) Hoe die verklaring moet gedaan worden, zegt de wet niet; schriftelijk behoeft ze dus niet te geschieden. [3]) Zelfs eischt de wet niet, dat zij aan de ontvangers wordt

---

[1]) Zoo ook mr. Rahusen, Handelingen Ned. Juristenver. 1879 pg. 110.

[2]) Het wordt vaak gestipuleerd: „days to commence after the captain has given due notice of the steamer being ready for loading or discharging."

[3]) Aldus ook rechtbank Amsterdam 31 Dec. 1874 (R. B. 1875 pg. 55); kantonr. Amsterdam IV 18 Oct. 1889 (W. 5815).

gedaan, zoodat, ook indien deze bekend zijn, een openlijke oproeping voldoende is. [1]) Toch is het de gewoonte dat aan bekende ontvangers bericht van gereedheid tot lossen wordt gezonden door de cargadoors. Intusschen heeft bij aankomst van beurtbooten noch kennisgeving noch oproeping plaats; ze worden door het vaste personeel gelost en de lading wordt voorloopig opgeslagen tot ze door de geconsigneerden wordt afgehaald. Evenmin is een gereedverklaring noodig wanneer het gestipuleerd is, b.v. door een clausule als »the goods to be taken from the ship by the consignees as soon after arrival as the vessel is ready to discharge", of »the ship is entitled to commence discharging immediately after she arrives". Evenmin wanneer (geladen en) gelost moet worden »in turn" of »in regular turn"; deze clausule komt speciaal voor bij verscheping van kolen, en beduidt dat er (geladen, respectievelijk) gelost moet worden zoodra het schip aan de beurt komt. Verg. Carver sect 621; Abbott pg. 410 vlg; Boyens pg. 137 noot 2.

In de overige gevallen zal de lostijd beginnen na de gereedverklaring. Maar nu doet de vraag zich voor: terstond daarna? Het antwoord hangt samen met de berekening van den lostijd. Hij moet, tenzij anders is bepaald, zijn afgeloopen binnen vijftien werkdagen. Zijn dat nu vijftien termijnen van 24 uur waarin gewerkt wordt, of zijn het vijftien termijnen van middernacht tot middernacht, die tot werken bestemd zijn? Onze wet bedoelt

---

[1]) Te Rotterdam b.v. geschiedt dit in „Scheepvaart", een door cargadoors opgericht en tweemaal per dag verschijnend blad. — Kantonr. Dordrecht besliste dat een kennisgeving aan den gemachtigde van den bevrachter (den cargadoor) voldoende is (R. B. 1876, pg. 43).

zonder twijfel het laatste; met »dagen" bedoelt ze kalenderdagen, en het woord »werkdagen" staat er in tegenstelling met Zondagen. Daaruit volgt, dat een dag zooals onze wet dien bedoelt, niet in deelen kan verdeeld worden; zoodra de lossing het middernachtelijk uur overschrijdt, is een nieuwe dag begonnen. [1]) Wordt nu een gereedverklaring gedaan, dan zal er òf dienzelfden dag nog begonnen worden met lossen, maar dan geldt dat voor een heelen dag, òf er wordt tot den volgenden morgen gewacht, maar dan begint de lostijd ook pas op dien morgen. Zijn partijen dus niet anders overeengekomen, dan begint de lostijd met den dag volgende op dien waarop de gereedverklaring is gedaan, hetgeen natuurlijk niet zeggen wil dat er steeds zoo lang met lossen zal worden gewacht; dikwijls zal de ontvanger b.v. 's middags, nadat het schip 's morgens is aangekomen, reeds beginnen, op conditie dat die dag niet in den ligtijd meetelt; hij verliest er niets bij en het schip is zooveel te gauwer leeg.

In Engeland geschiedt de berekening der ligdagen op dezelfde wijze als bij ons. [2]) In Duitschland evenzoo; § 594 H. G. B. beslist trouwens uitdrukkelijk dat de lostijd begint op den dag volgende op dien der Anzeige. [3]) De Hamburgsche verordening op den lostijd echter rekent, wat

---

[1]) Aldus ook rechtbank Amsterdam 16 Maart 1883 W. 4952; een schip was 's morgens om 4 uur leeg, en de geconsigneerde beweerde dat de lossing dus juist vóór het begin van den nieuwen dag was afgeloopen, zoodat voor dien dag geen overliggeld verschuldigd was; de rechtbank besliste van wel, omdat de dag al om 12 uur 's nachts was begonnen.

[2]) Vgl. Carver sect. 631; Abbott pg. 409; Machlachlan pg. 551; Scrutton art. 130.

[3]) Vlg. Boyens pg. 153.

betreft stoomschepen, ook met uren (§ 4). In Frankrijk schijnen de meeningen gedeeld; zie Desjardins (pg. 477), die ook de constante jurisprudentie van het trb. d. comm. van Antwerpen vermeldt: is een stoomschip vóór 12 uur 's middags gelost, dan wordt die dag half gerekend. De Scandinavische zeewet [1]) eindelijk rekent zelf met halve dagen (§ 137 j° § 119).

De vijftien ligdagen zijn geen achtereenvolgende dagen, want de termijn wordt afgebroken indien een gedeelte der lading op de eene, en een ander deel op de andere plaats moet worden gelost (al. 4), en doordat alleen de werkdagen meetellen. De Zondagen worden niet meegerekend, maar ook alleen die niet; andere rustdagen kent de wet niet, zoodat de Christelijke feestdagen in den zin der wet werkdagen zijn. Dat dit de bedoeling van den wetgever is, blijkt uit hetgeen bij de totstandkoming van het wetboek werd opgemerkt naar aanleiding van art. 154 W. v. K. [2]) Men verlangde behalve den Zondag ook de wettelijke feestdagen vermeld te zien, gelijk art. 134 C. d. C. van »jour férié légal" sprak, maar de regeering weigerde: »Men heeft vermeend niet van wettelijke feestdagen te moeten spreken, omdat de feestdagen niet dezelfde zijn voor de belijders der onderscheidene godsdiensten van dit koningrijk; men heeft zich derhalve tot den Zondag, als een algemeene rustdag, bepaald." [3])

---

[1]) Een Duitsche vertaling van Pappenheim en Johanssen verscheen als Beilageheft bij het 43e deel van het Zeitschrift f. d. ges. Handelsrecht.

[2]) Voorduin VIII pg. 626 vlg.

[3]) Aldus ook H. R. 24 Maart 1840 (W. 85), die den Maandag, tweeden Paaschdag, en kantonr. Amsterdam I 11 Aug. 1871 (M. v. H. 1871 pg. 173), die den tweeden Kerstdag niet als een feestdag in wettelijken zin beschouwden.

zonder twijfel het laatste met „dagen" bedoelt ze kalenderdagen, en het woord „werkdagen" staat er in tegenstelling met Zondagen. Daaruit volgt dat een dag zooals onze wet dien bedoelt niet in deelen kan verdeeld worden; zoodra de lossing het middernachtelijk uur overschrijdt, is een nieuwe dag begonnen.[1]) Wordt nu een gereedverklaring gedaan, dan zal er of denzelfden dag nog begonnen worden met lossen, maar dan geldt dat voor een heelen dag, of er wordt tot den volgenden morgen gewacht, maar dan begint de lostijd ook pas op dien morgen. Zijn partijen dus niet anders overeengekomen, dan begint de lostijd met den dag volgende op dien waarop de gereedverklaring is gedaan, hetgeen natuurlijk niet zeggen wil dat er steeds zoo lang met lossen zal worden gewacht; dikwijls zal de ontvanger b.v. 's middags, nadat het schip 's morgens is aangekomen, reeds beginnen, op conditie dat die dag niet in den ligtijd meetelt; hij verliest er niets bij en het schip is zooveel te gauwer leeg.

In Engeland geschiedt de berekening der ligdagen op dezelfde wijze als bij ons.[2]) In Duitschland evenzoo; § 594 H. G. B. beslist trouwens uitdrukkelijk dat de lostijd begint op den dag volgende op dien der Anzeige.[3]) De Hamburgsche verordening op den lostijd echter rekent, wat

---

[1]) Aldus ook rechtbank Amsterdam 16 Maart 1883 W. 4952; een schip was 's morgens om 4 uur leeg, en de geconsigneerde beweerde dat de lossing dus juist vóór het begin van den nieuwen dag was afgeloopen, zoodat voor dien dag geen overliggeld verschuldigd was; de rechtbank besliste van wel, omdat de dag al om 12 uur 's nachts was begonnen.

[2]) Vgl. Carver sect. 631; Abbott pg. 409; Machlachlan pg. 551; Scrutton art. 130.

[3]) Vlg. Boyens pg. 153.

betreft stoomschepen, ook met uren (§ 4). In Frankrijk schijnen de meeningen gedeeld; zie Desjardins (pg. 477), die ook de constante jurisprudentie van het trb. d. comm. van Antwerpen vermeldt: is een stoomschip vóór 12 uur 's middags gelost, dan wordt die dag half gerekend. De Scandinavische zeewet [1]) eindelijk rekent zelf met halve dagen (§ 137 j° § 119).

De vijftien ligdagen zijn geen achtereenvolgende dagen, want de termijn wordt afgebroken indien een gedeelte der lading op de eene, en een ander deel op de andere plaats moet worden gelost (al. 4), en doordat alleen de werkdagen meetellen. De Zondagen worden niet meegerekend, maar ook alleen die niet; andere rustdagen kent de wet niet, zoodat de Christelijke feestdagen in den zin der wet werkdagen zijn. Dat dit de bedoeling van den wetgever is, blijkt uit hetgeen bij de totstandkoming van het wetboek werd opgemerkt naar aanleiding van art. 154 W. v. K. [2]) Men verlangde behalve den Zondag ook de wettelijke feestdagen vermeld te zien, gelijk art. 134 C. d. C. van »jour férié légal" sprak, maar de regeering weigerde: »Men heeft vermeend niet van wettelijke feestdagen te moeten spreken, omdat de feestdagen niet dezelfde zijn voor de belijders der onderscheidene godsdiensten van dit koningrijk; men heeft zich derhalve tot den Zondag, als een algemeene rustdag, bepaald." [3])

[1]) Een Duitsche vertaling van Pappenheim en Johanssen verscheen als Beilageheft bij het 43e deel van het Zeitschrift f. d. ges. Handelsrecht.

[2]) Voorduin VIII pg. 626 vlg.

[3]) Aldus ook H. R. 24 Maart 1840 (W. 85), die den Maandag, tweeden Paaschdag, en kantonr. Amsterdam I 11 Aug. 1871 (M. v. H. 1871 pg. 173), die den tweeden Kerstdag niet als een feestdag in wettelijken zin beschouwden.

Dit alles geldt alleen indien de vrachtbrief geen regeling bevat, hetgeen echter tegenwoordig nagenoeg niet meer voorkomt; toen de stoomvaart nog onbekend was en de bedrijfskosten van het reeden niet die kolossale sommen van thans beliepen, was een termijn van vijftien werkdagen in overeenstemming met de eischen der praktijk, maar tegenwoordig staat geen enkel vervrachter zoo'n langen ligtijd toe.

Op verschillende wijzen wordt hij aangeduid. Er kan een aantal dagen bepaald zijn, hetzij voor de lading en de lossing afzonderlijk, hetzij voor beide ineens, waarbij dan de toevoeging »reversible" de bevoegdheid geeft om de dagen willekeurig tusschen lading en lossing te verdeelen. Staat er in de chertepartij b.v. dat de lossing moet geschieden binnen vijf »days", dan kan dit slechts beteekenen vijf »running days", loopende dagen, waarin dus Zon- en feestdagen meegerekend worden; een dag is een dag, hetzij werk- of Zondag. [1]) Anders echter wanneer er staat »workingdays"; dan zijn de dagen waarop niet wordt gewerkt, Zon- en feestdagen, uitgesloten. Dikwijls vindt men den term »weatherworkingdays", dat zijn dagen waarop het weer toelaat dat er wordt gewerkt. Men vindt ook dat de lossing moet geschieden b.v. »at the rate of 300 tons per day", hetgeen wil zeggen dat er zooveel losdagen worden toegestaan als 300 begrepen is in den tonneninhoud van het schip.

§ 2. In de plaats van een aantal ligdagen wordt echter dikwijls aangetroffen een verwijzing naar het gebruik in

---

[1]) Aldus ook hof v. Amsterdam, 20 Mei 1881 (R. B. 1882, pg 77; W. 4663). Anders beslist door een Engelsch rechter in Cochran c. Retberg: days = workingdays.

de lossingshaven, aldus dat de lossing moet geschieden »*with the usual despatch of the port of discharge*" of »*in the usual and customary time*" en dergelijke. Meer dan eens heeft men ten onzent beslist dat die woorden moeten worden opgevat als een verwijzing naar het wettelijk aantal losdagen. Zoo b.v. de rechtbank te Amsterdam 19 Juli 1881 (R. B. 1882 pg. 79) en hof den Haag 14 April 1890 (W. 5859; M. v. H. 1890 pg. 214) Maar is dit wel juist? In het laatste geval luidde de clausule »*with despatch according to custom at port of discharge*", en nu overwoog het hof:

> »dat de app. nu wel beweert dat in casu een termijn voor de lossing zou zijn bepaald, daar volgens de chertepartij moet gelost worden »with despatch", doch dat die bewering niet opgaat;
>
> O. toch dat de appellant uit het oog verliest, dat door de bepaling dat de lossing moet geschieden »with despatch" geen bepaalde termijn wordt aangegeven en dat dus, waar de chertepartij overigens verwijst naar de custom at port of discharge, in casu Dordrecht, geen andere termijn kan worden aangenomen dan die bij art. 457 W. v. K. bepaald."

De woorden »with despatch" geven geen bepaalden termijn aan, dat is waar, maar is de verwijzing naar de »custom" te Dordt geen bepaling? Wanneer zoo'n custom (d. i. »a settled and established practice of the port", zooals in Engeland is uitgemaakt; vgl. Abbott pg. 377, Scrutton art. 133) daar werkelijk bestaat, weet de cognossementhouder dan niet, hoeveel tijd hij voor het lossen mag gebruiken? Of dat het geval was te Dordt, en of er in één van onze havens zoo'n custom ten opzichte van den lossingstermijn bestaat, weet ik niet, maar in casu

had het hof dat toch moeten onderzoeken; nu negeerde het eenvoudig wat partijen uitdrukkelijk als hun wil te kennen hadden gegeven en wat hun dus krachtens art. 1374 al. 1 B. W. tot wet strekte. Evengoed als de Code de Commerce (art. 274) verwijst naar »l'usage des lieux", en men dan ook in Fransche vonnissen telkens aantreft dat in die en die haven voor een schip van zoo en zooveel ton een bepaald aantal losdagen worden gerekend, even zoowel kan een dergelijke usantie bij ons bestaan, en daarvoor is te meer reden omdat een termijn van vijftien werkdagen zeker wel geen usantie zal zijn. Verwijst dus een chertepartij of cognossement naar »the usual despatch" of »the despatch according to the custom" etc., dan moet worden nagegaan of zoo'n usantie bestaat; zoo niet, dan geldt de wettelijke termijn.

Een andere clausule is »*to be discharged without delay*". De rechtbank te Rotterdam besliste 6 Maart 1880 (W. 4495) dat de beteekenis daarvan is »dat deze clausule elken lostijd uitsluit en den ontvanger de verplichting oplegt onmiddelijk of wel zonder oponthoud of (wat hetzelfde is) wanneer zijn goed voor de hand komt, te lossen". Dezelfde rechtbank besliste 26 Nov. 1887 (W. 5526) anders; de clausule luidde in haar geheel »to be discharged without delay and according to the custom of the port for steamers", en de rechtbank oordeelde dat noch door de woorden »without delay" noch door de andere licht werd verspreid over den lossingstermijn, zoodat de wettelijke termijn van vijftien dagen moest gelden. De laatste beslissing lijkt mij beslist de juiste; de woorden »without delay" geven niet de minste bepaling omtrent den duur der lossing; men kan den eersten dag uit alle luiken lossen, den volgenden uit slechts één, den derden uit twee, enz., en zoodoende

toch w. d. lossen, mits men 't maar doe zonder op te houden. Evenzoo als er staat »*Continiously*" [1]).

Nog vaker komen voor de clausules »te lossen zoo snel als het schip (uit alle luiken) kan lossen", »*to be discharged as fast as ship can deliver (from all hatches)*" of »*die Entlöschung geschieht so rasch als immer der Captain ausliefern kann*". Volgens de rechtbank te Rotterdam, 9 Oct. 1880 (W. 4570), derogeert eerstgenoemde aan den termijn van art. 457. Bij een bevrachtingscontract was bedongen dat de lading moest worden ingenomen en gelost zoo snel als 't schip kon, terwijl in het cognossement de volgende bedingen stonden: »shipper paying freight for the said goods with conditions as per agreement" en »the goods to be taken out of the vessel immediately after her arrival" etc. De rechtbank besliste:

»»O. dat alsnu de bepalingen van het agreement

---

[1]) Minder juist is echter m. i. wat de rechtbank verder overwoog ten aanzien der woorden „according to the custom of the port for steamers": „O. met betrekking tot de clausule „according to" etc. dat al mocht gelijk eischer wil, die custom meebrengen dat wanneer er maar één geconsigneerde is, de lossing uit alle luiken gelijktijdig moet geschieden, daaruit nog niets zou volgen omtrent den duur van den lossingstermijn; O. ten overvloede dat, waar de wet een termijn bepaalt, wel de uitgedrukte wil van partijen dien termijn kan verkorten, maar dat een gebruik van een korteren termijn, nu de wet niet naar zoodanig gebruik verwijst, niet in de plaats der wet kan worden gesteld". Ik geloof dat die woorden moeten worden opgevat als te slaan, niet op den termijn, maar op de *wijze* van lossen, omdat ze anders niet te rijmen zijn met de voorgaande „without delay"; maar aangenomen dat ze den ligtijd moeten bepalen, dan doen ze dat, zooals ik hierboven betoogde, wel degelijk, mits er werkelijk een „settled and established practice" bestaat. En dat aldus de wettelijke termijn van lossen niet door „de uitgedrukte wil van partijen" zou worden verkort, kan niet worden volgehouden, waar partijen uitdrukkelijk naar de custom verwijzen.

voorzoover de bedingen betreft, welke uit den aard der zaak ter losplaats Rotterdam uitvoering moesten erlangen, zooals tusschen partijen niet is betwist, uit kracht van het cognossement, waarin de eischer zich tot uitlevering der lading aan de ged. of order verbond, mede onder de voorwaarde »as per agreement" voor de ged. waren verbindend, gelijk door haar ook is erkend, zoodat het agreement en de daarop vermelde lossingsclausule als een bindend geheel moet worden beschouwd;

O. dat nu de bedingen in het cognossement en agreement, dat namelijk de lossing der goederen door de ged. als geconsigneerde moest geschieden onmiddelijk na aankomst van het bedoelde schip, en dat die lossing moest plaats hebben zoo snel als het schip die goederen uit alle luiken *kan* lossen, kennelijk aanduiden dat de ged. die lossing niet alleen onmiddelijk na de aankomst van het schip moest aanvangen, maar ook dat door haar met die lossing daarop moest worden voortgegaan zoo snel mogelijk; dat alzoo mag worden aangenomen dat door en in de wijze waarop die lossing moest geschieden door de ged. tevens voor haar werd bepaald en aangewezen de tijd van lossen zelf, d. i. de kortst mogelijke tijd van lossen na aankomst van het schip, alzoo de kortste tijd waarbinnen een schip met een lading als voormeld uit alle luiken *kon* worden gelost; ....... dat ten deze de snelst of kortst mogelijke tijd van lossen was een lossen binnen 2 maal 24 uur na aanvang daarmede;

O. dat uit een en ander alsnu volgt, dat vermits de tijd van lossing als voormeld geacht moet worden

bij overeenkomst tusschen partijen te zijn bepaald er alzoo werd gederogeerd aan de bepalingen van art. 457 W. v. K. waarbij een termijn van 15 werkdagen voor de lossing als daar vermeld aangewezen wordt.""

Dezelfde rechtbank gaf 11 October 1882 (W. 4867) een uitspraak over de beteekenis der laatstgenoemde Duitsche clausule, waarin zij o. a. overwoog »dat aan dusdanige clausule in het algemeen deze zin moet worden gehecht, dat men daardoor den wettelijken termijn tot lossing heeft willen uitsluiten. [1])

Eenige jaren later had dezelfde rechtbank de beteekenis der clausule »to be discharged as fast as ship can deliver" vast te stellen. Eischer wilde bewijzen door deskundigen dat het schip in kwestie gemakkelijk in drie dagen kon zijn gelost; in haar vonnis van 9 Mrt. 1889 (W. 5769) weigerde de rechtbank dit bewijs toe te staan, overwegende:

»»dat nochtans dit bewijs niet ter zake dienende en afdoende is; dat toch de strekking van de clausule »as fast as steamer can deliver" elk begrip van een vooruit aangegeven aantal losdagen uitsluit en alles afhangt van de omstandigheden waaronder de lossing plaats heeft; dat daarentegen de eischer om in zijn actie te slagen bepaalde feiten had moeten bewijzen, waaruit vertraging in de lossing was voortgevloeid........."""

Volgens de rechtbank sluit dus de clausule een *vooraf* bepaald aantal losdagen uit.

Iets anders vinden we in haar vonnis van 25 Maart 1899 (W. 7362):

»»O, dat bij de tweede clausule »the goods are

---

[1]) Vgl. hof den Haag 3 Dec. 1883 (W. 5047).

to be received as fast as steamer can deliver" den ontvanger de verplichting wordt opgelegd om de lading zoo snel in ontvangst te nemen als het schip kan uitleveren, maar bij niet-nakoming daarvan door de ontvangers den kapitein niet het recht wordt gegeven de goederen voor rekening der ontvangers in lichters over te laden, en deze bepaling dan ook blijkbaar slechts ten doel heeft om den lostijd te bepalen, in plaats van door een wettelijk of conventioneel aantal dagen, door de tijdsruimte benoodigd om onder normale omstandigheden het stoomschip ledig te maken."''

Ook hier dus derogatie aan art. 457, maar tegelijk een *vooraf* vastgesteld aantal dagen, n.l. zooveel als er noodig zijn tot het lossen van het schip onder *normale* omstandigheden. In een vonnis van 10 Mei 1899 (W. 7370), bevestigd door het Haagsche hof 25 Juni 1900 (W. 7484), verwierp de Rotterdamsche rechtbank die opvatting echter weer:

»O. dat verder dient opgemerkt te worden, dat, zooals ook uit het bij interlocutoir [1]) overwogene volgt, bij een clausule als de onderhavige als maatstaf voor den tijd binnen welken de lading (op straffe van overliggeld te betalen) door de geconsigneerden moet zijn ontvangen, niet mag gelden het aantal dagen, waarin het schip in den regel bij vorige lossingen de lading overboord heeft kunnen werken, noch die waarin in het algemeen een schip van de afmetingen en beladen als het bedoelde kan worden gelost, maar het tijdsverloop binnen 't welk in elk concreet geval, alle omstandig-

---

1) 23 April 1898 (W. 7190).

heden, welke op den spoed waarmee de lossing kan geschieden van invloed konden zijn, in aanmerking genomen, de lossing van het schip had kunnen zijn voltooid; immers dat door een tegenovergestelde opvatting feitelijk een bepaald aantal losdagen zou worden aangenomen, terwijl bedoelde clausule juist de strekking heeft elk vooraf vaststaand aantal losdagen uit te sluiten."

Deze meening is sedert door de rechtbank gehandhaafd in haar vonnis van 27 Nov. 1901 (W. 7771), in dezelfde bewoordingen. En terecht; zich aan de eenvoudige woorden der clausule in hun verband houdende, kan men er niet in lezen »zoo snel als het schip *in den regel*" of »*in het algemeen* kan uitleveren", maar alleen »zoo snel als het schip kan uitleveren", d. w. z. in elk concreet geval. Carver (sect 614*a*) schijnt van dezelfde meening; »»Sometimes"", schrijft hij, »»the expression is that the discharge shall be done »as fast as ship can deliver". The effect of this appears to be that delivery shall be taken by the consignee as fast as the ship working reasonably can give delivery, under the conditions and with the means available (or which ought to be available) at the place of delivery"" »*Working reasonably*", en dat hangt van de omstandigheden in elk concreet geval af. Daarom lijkt mij ook niet geheel juist dat hij er tusschen haakjes bijvoegt »or which *ought* to be available", want zoo komt hij van het concreete in het algemeene. [1])

[1]) Ook the High Court zag in de clausule geen fixed time uitgedrukt, blijkens zijn beslissing van 15 Maart 1902, in zake Hulthen c. Stewart (Autran XVIII pg. 369,) bevestigend een vonnis van Sir R. Phillimore. Evenzoo trb. d. comm. te Antwerpen 3 Juli 1901 (Autran XVII pg. 207).

De clausule verplicht tot lossen zoo snel als het schip maar kan uitleveren; ook tot 's nachts lossen dus? De woorden maken geen onderscheid, het beding is onvoorwaardelijk, evenals bij de clausule »to be discharged without delay" of »continiously". Daarom zou ik bevestigend willen antwoorden, behoudens, en hier denk ik aan art. 1375 B. W., het geval dat het plaatselijk gebruik mocht willen dat er uitsluitend overdag wordt gelost. — Verplicht de clausule tot lossen op Zondag? Het is wel eens betwist met een beroep op de Zondagswet; vgl. rechtbank Rotterdam 19 April 1884 (W. 5082), bev. door hof den Haag 22 Febr. 1886 (R. B. 1883 pg. 73). Wel verbiedt in het algemeen de wet van 1 Mrt. 1815 openbaren arbeid op Zondag, maar de plaatselijke regeering mag er in geval van noodzakelijkheid schriftelijke toestemming toe geven, en *zij* heeft natuurlijk te beoordeelen of er al dan niet noodzakelijkheid toe bestaat. Eerst wanneer van haar schriftelijke toestemming tot arbeiden is gevraagd, maar niet verkregen, zal met vrucht een beroep op de Zondagswet kunnen worden gedaan om den Zondag in dit geval niet in den lostijd te doen tellen. Een plaatselijk gebruik dat lossen op Zondag niet toelaat, zal evenwel ook hier binden.

Niet zelden vindt men achter deze clausule nog een maximum- of minimumgrens gesteld, b.v. »as fast as possible and not exceeding 10 working days", of »as fast as ship can deliver and not less than 1500 quarters per day" [1]. Het is mij niet mogelijk een dergelijke combinatie te begrijpen; ontvangt de geconsigneerde zoo snel mogelijk, wat wil men dan meer? Iets anders is wat men speciaal bij houtladingen uit de Oostzee aantreft; daar staan vaak

[1] Vgl. rechtbank Rotterdam 19 April 1884 (W. 5082).

in het cognossement twee clausules, een in het Engelsch, een in het Duitsch, b.v. »as fast as ship can deliver" en »*Usancenmässige Entlöschung von mindestens 10.000 kubik Fuss per Arbeitstag*". Zoo in de volgende zaak, waarover een interlocutoir vonnis door de rechtbank te Rotterdam 14 Mei 1902 (W. 7846), in tweede instantie beslist door het hof den Haag 9 Maart 1903 (W. 7915).

Het stoomschip Tertia bracht te Rotterdam verschillende partijen hout uit Riga aan. In het cognossement over één daarvan stonden deze clausules: »The goods to be discharged immediately after arrival of the steamer and as fast as steamer can deliver from all hatches, otherwise the master has leave to discharge the cargo for risk and account of receivers", en »Usancenmässige Entlöschung längs Seite des Leichterschiffes von mindestens 10.000 kubik Fuss per Arbeitstag"; de eerste gedrukt, de tweede gestempeld. 's Maandags om 11 uur kwam genoemde partij voor de hand maar daar de geconsigneerde zich niet vertoonde, ging de kapitein krachtens zijn recht zelf lossen; Dinsdagsmorgens ging ook de geconsigneerde aan den gang en 's avonds was de partij gelost, gedeeltelijk dus door den kapitein, gedeeltelijk door den geconsigneerde. Deze werd nu door den kapitein aangesproken voor de lichterkosten; immers hij had niet ontvangen zooals de eerste clausule dat eischte en evenmin had hij voldaan aan de tweede omdat hij minder dan 10.000 kubieke voet per dag had ontvangen. Gedaagde beweerde dat onmogelijk beide clausules tegelijk van kracht konden zijn maar dat het in de Engelsche clausule bedongen recht van den kapitein eerst aanvangt als de verplichting opgelegd bij de Duitsche clausule niet is nageleefd, en dat niet ieder geconsigneerde afzonderlijk maar *allen tezamen* minstens 10.000 kub. voet

per dag moesten ontvangen, en hij bood aan door getuigen te bewijzen dat dit te Rotterdam bij dergelijke houtladingen uit Riga de algemeene opvatting was.

De rechtbank was met gedaagde van oordeel dat de beide clausules niet tegelijk konden gelden met betrekking tot den spoed waarmee moest worden gelost, en dat nu onderzocht moest worden, welke der twee bepalingen als regelende den spoed waarmee moest worden gelost, in casu als geldend moest worden beschouwd.

»»O. dat nu bij de beantwoording dezer vraag op te merken valt dat de Engelsche clausule een veel algemeener en wijdere strekking heeft dan de Duitsche; dat de eerste toch, sprekende van »the *goods* to be discharged" etc., iedere soort lading op het oog heeft en dan ook pleegt voor te komen op cognossementen betreffende de meest verschillende goederen, als granen, erts, hout enz., terwijl de Duitsche clausule, voorschrijvende dat de lossing zal geschieden per zekere kubieke inhoudsmaat per dag, meer in het bizonder op *hout*beladingen toepasselijk is te achten, en daarom dan ook als de voor de onderhavige partij bedoelde moet worden beschouwd, wordende dan ook voor deze partij geheel in overeenstemming met de wijze waarop het te lossen quantum in de Duitsche clausule wordt bepaald, de grootte der partij aangegeven bij het aantal kubieke voeten, en ook de vracht berekend op 21 pfennig per kubieke voet.""

Wat betreft het recht van den kapitein om zelf te lossen, was 't iets anders:

»O. dat voorzoover in bedoelde clausules tegenstrijdigheid bestaat omtrent den spoed waarmee

moet worden gelost en in dit opzicht, zooals uit het vorenstaande volgt, aan de Duitsche de voorrang moet worden gegeven, dit niet verhindert, dat beide clausules voor hetgeen daarin verder wordt bepaald van kracht blijven, alzoo ook ten aanzien van het recht van den eischer om bij niet voldoening van de gedaagde aan hare verplichting tot behoorlijke ontvangst van het hout, dit zelf te lossen voor rekening en risico van de ged., met dien verstande evenwel dat ten gevolge van de Duitsche clausule dat lossingsrecht van eischer zal ophouden, zoodra het niet met den vereischten spoed ontvangen zijn oorsprong vindt daarin dat eischer *meer* dan 10.000 k.v. per dag lost."

Wat ten slotte aangaat de bewering van ged. dat het getal van 10.000 k.v. gold voor alle ontvangers gezamenlijk, en het aangeboden getuigenbewijs, overwoog de rechtbank:

»Wat dit door ged. aangeboden bewijs betreft, dat het cognossement de titel is, waarin de rechten en verplichtingen zoowel van den kapitein van het schip als van den houder van dit document zijn omschreven, de bepalingen in dat stuk voorkomende dus alleen betrekking hebben op het goed daarin genoemd, en de gevolgtrekking voor de hand ligt, dat, tenzij het tegendeel blijke, het in de onderhavige clausule voorkomende cijfer van 10.000 k.v. alleen op de betrokken partij van gedaagde toepasselijk is, een uitlegging welke ook is in overeenstemming met een *letterlijke* lezing der clausule. Evenwel dat de rechtbank de mogelijkheid niet acht uitgesloten dat bij de lossing alhier van een

> te Riga verladen partij hout als die van ged. algemeen aan de clausule een uitlegging wordt gegeven als door ged. is gesteld."

Zij stond het bewijs dan ook toe.

Tegen dit interlocutoir vonnis kwam eischer in appel en het hof vernietigde het, omdat het getuigenbewijs alleen had mogen worden toegelaten als de Duitsche clausule niet duidelijk of voor tweeërlei uitlegging vatbaar was. Het hof vond de clausule wèl duidelijk, terwijl daarin ook niet naar een usance verwezen werd ten aanzien van den lostijd (Usancenmässig sloeg z. i. alleen op de *wijze* van lossen), en de oorspronkelijke vordering werd toegewezen. De clausule kon z. i. niet anders dan uitsluitend op de in het cognossement omschreven goederen betrekking hebben, en overigens kwam er geen bepaling in het cognossement voor, waaruit af te leiden viel dat des houders verplichtingen ten aanzien van de ontlossing van het schip, voorzoover zijn partij betrof, van de ontlossing van het schip, wat aanging de heele lading, zouden afhankelijk zijn, of dat hij te dien aanzien met andere cognossementhouders zoude mogen of moeten rekening houden.

Het komt me niet twijfelachtig voor dat het hof terecht het getuigenbewijs weigerde; wat is er voor onduidelijks aan de clausule? En als het, zooals de rechtbank zelf betoogt, zoo voor de hand ligt dat, daar de bepalingen in een cognossement alleen betrekking hebben op de goederen erin genoemd, het cijfer van 10.000 k.v. op de partij hout in kwestie slaat, wat hebben we dan nog verder te maken met het al of niet bestaan van een usantie die dat anders opvat? Een beroep op art. 1383 of 1375 B. W. zou hier niet baten; bedoelde usantie betreft niet een gebruikelijk beding dat in de overeenkomst niet is uitge-

drukt, maar geeft een heel andere beteekenis aan een duidelijke clausule, en dan heeft de rechter te doen wat art. 1378 B. W. wil, en niet van de duidelijke bewoordingen der overeenkomst af te wijken. En ook art. 1375 B. W. zou ten onrechte worden aangehaald; een gebruik is wel een bron van recht, maar kan toch alleen de verplichtingen uit de overeenkomst *uitbreiden*, niet *wijzigen* in dien zin dat »datgene hetwelk uitdrukkelijk bij dezelve bepaald is" een beteekenis krijgt afwijkend van de duidelijke woorden. Hebben partijen of heeft een der partijen het anders bedoeld, welnu, dan moeten ze maar zorgen dat chertepartij en cognossementen nauwkeurig hun bedoeling uitdrukken.

Eenigen tijd later heeft een dergelijke lossingskwestie zich voorgedaan. Weer was een lading hout uit Riga te Rotterdam aangebracht, per stoomschip Hafnia, voor verschillende geconsigneerden; in het cognossement over een der partijen, groot 13,668 kubieke voet, stonden deze clausules: »The goods to be discharged immediately after the arrival of the steamer as fast as the same can deliver or to pay £ 25 demurrage for every day the ship is delayed" en »Entlöschung 10.000 kubik Fuss pro Tag." Blijkens het verslag der pleidooien in deze zaak voor de Rotterdamsche rechtbank gehouden, en te vinden in de N. R. Ct. van 8 Febr. 1903 (rubriek Rechtzaken), waren de partijen het er over eens dat de Duitsche clausule aan *elken* ontvanger de verplichting oplegt om per dag 10.000 k.v. te ontvangen, maar volgens eischer bepaalde die clausule den lostijd, die dus in casu 1 $^1/_3$ dag mocht duren, volgens gedaagde was zij slechts een beperking van de verplichting des ontvangers krachtens de Engelsche clausule om zoo snel te lossen als het schip aangaf; de bepaling »Entlöschung

10.000 k. Fuss pro Tag" zou dus niets anders zeggen dan dat de ontvanger in ieder geval met de ontvangst van dat quantum kan volstaan, maar hoeveel deze moest ontvangen zou afhangen van de hoeveelheid die de kapitein per dag op scheepsboord aangaf.

In haar vonnis van 4 Maart 1903 (zie N. R. Ct. van 6 Maart 1903) schijnt de rechtbank deze vraag niet te hebben beslist. Ik voor mij ben van meening dat de interpretatie van eischer de juiste was; wat gedaagde ervan maakte was willekeurig; er staat niets anders dan »de lossing (bedraagt) 10.000 k. v. per dag". Daar wederom de Engelsche clausule algemeen luidt, op alle soorten van lading kan slaan, de Duitsche daarentegen slechts op hout, moet deze aan de Engelsche zooveel noodig derogeeren, zoodat de overeenkomst wordt: de goederen terstond na aankomst te lossen en wel naar rato van 10.000 k. v. per dag.

Clausules als »the goods are to be applied for within 24 hours", »the goods to be taken from the ship immediately after arrival" en dergelijke, stellen, het behoeft geen betoog, niet den duur maar den aanvang der lossing vast. [1])

## HOOFDSTUK II.

### Gevolgen van het niet-inachtnemen van den bepaalden tijd.

### A. Overliggeld.

§ 1. Tot zoover de verschillende wijzen waarop begin en duur van den lostijd worden bepaald; thans de gevolgen van het overschrijden van den lostijd.

[1]) Vgl. een vonnis van de Queens Bench, Div. of the High Court, van 12 Juni 1882, vermeld in R. B. 1882 pg. 93.

In de eerste plaats draagt onze wet zorg dat de vervrachter geen schade lijdt door langer toeven. »De nalatigen", zegt art. 457 al. 3 W. v. K., »zullen in de betaling van ligdagen [1]) jegens den schipper of ligterschipper gehouden zijn". Deze vergoeding, het overliggeld (demurrage) [2]) wordt echter in den regel, evenals de ligtijd, in chertepartij of cognossement bedongen en vastgesteld.

Wat is het juridisch karakter van dat overliggeld? Een vraag waarover heel wat gestreden is en wordt, vooral in verband met deze andere vraag of overmacht, die dwong tot overschrijding van den ligtijd, ontheft van de verplichting tot betaling van overliggeld, m. a. w. de ligdagen schorst. Een uitvoerige bespreking van den aard van het overliggeld zou mij te ver voeren, en is ook niet noodig nadat mr. D. Ellis van Raalte het heeft gedaan in zijn dissertatie »Rechtskarakter van het overliggeld", maar toch wil ik mijn opvatting, die een andere is dan de zijne, geven en met een enkel woord motiveeren.

Drieërlei opvatting kunnen we onderscheiden:

1°. Overliggeld is schadevergoeding, en wel wegens niet-nakoming van de verplichting om binnen een zekeren tijd te laden of te lossen. Volgens artt. 1280 en 1281 B. W. zal overmacht dengene die zich aan de wanpraestatie schuldig maakte, verontschuldigen. [3])

2°. Overliggeld is huurprijs voor verlengde huur van

---

[1]) Lees „overligdagen".

[2]) Eigenlijk is demurrage de naam voor de vergoeding van een vooruit toegestaan aantal overligdagen, maar het wordt in het algemeen voor elk overliggeld gebruikt. Vgl. Carver Sect. 609.

[3]) In dien zin o.a. H. R. 31 Jan. 1890 (W. 5830); 24 Oct. 1890 (W. 5955); 23 Maart 1894 (W. 6478); 21 Dec. 1894 (W. 6604).

het schip. Overmacht, die verhindert om genot te hebben van het gehuurde voorwerp, zal natuurlijk niet bevrijden van de verplichting om den huurprijs te betalen; de praestatie wordt gedaan en de contra-praestatie is niet onmogelijk geworden. [1])

3°. Overliggeld is niet de prijs voor langer huur van het schip, maar voor de praestatiën van den vervrachter gedurende den overligtijd. [2]) Ook hier zal overmacht komen ten laste van hem aan wiens zijde ze zich voordoet, en hij, die verhinderd wordt gebruik te maken van de praestatiën van zijn medecontractant, van zijne verplichtingen niet worden bevrijd.

Van deze drie opvattingen is de theorie der schade vergoeding de oudste en tot in het begin der 19e eeuw algemeen aangenomen. Toen werd de tweede opgesteld. [3]) Deze moet in ieder geval verworpen worden; zij ziet in het vervoercontract een huur en verhuur van het schip, maar reeds de overweging dat de bevrachter geen detentie over het door hem bevrachte schip heeft, toont de onjuistheid hiervan aan. [4]) De theorie die ik in de derde plaats noemde, wordt verdedigd door mr. v. Raalte in zijne dissertatie.

---

[1]) Aldus o.a. rb. Rotterdam 9 Oct. 1880 (W. 4570) en 12 Febr. 1881 (W. 4629); hof den Haag 28 Dec. 1881 (R. B. 1882 pg. 79); rb. Dordrecht 16 Jan. 1889 (W. 5688), bev. door hof den Haag 9 April 1890 (W. 5858); rb. Dordrecht 8 Mei 1889 (W. 5752), bev. door hof den Haag 14 Apr. 1890 (W. 5859); rb. Amsterdam 26 Juni 1891 (M. v. H. 1891 pg. 258; P. v. J. 1891 no. 80) en 24 Mei 1895 (W. 6714).

[2]) Aldus kantonrechter Rotterdam I 29 Juli 1903 (W. 7974).

[3]) Vgl. mr. van Raalte t. a. p. pg. 14 vlg.

[4]) Vgl. rechtbank Rotterdam 17 Nov. 1891 (M. v. H. 1892 pg. 81): „Waar een contract van be- en vervrachting is gesloten, is het kennelijk

Welke theorie ons W. v. K. huldigt, is niet twijfelachtig; het feit, dat ten tijde van de totstandkoming onzer codificatie het overliggeld algemeen als schadevergoeding werd opgevat, en de redevoeringen in de Tweede Kamer [1]) bewijzen het. Het woord »nalatigen" in art. 457 al. 3 drukt dan ook, al geef ik den heer van Raalte (pg. 119 vlg.) toe, dat het op zich zelf niets beslist, m. i. in dat verband duidelijk het begrip contractbreuk uit.

Past nu die opvatting bij het overliggeld zooals de hedendaagsche praktijk het kent? Ja, op ééne uitzondering na. Evenals de Engelschen moeten we onderscheiden bedongen en niet-bedongen overligtijd; in het eerste geval spreekt men van demurrage-proper (Carver sect 609); in de chertepartij zal b.v. staan »Thirteen days are to be allowed for loading and unloading, *and ten days on demurrage* at the rate of £ 20 per day." In dit geval zal men onmogelijk van contractbreuk kunnen spreken, de ontvanger die b.v. in het geheel 23 dagen gebruikt voor laden en lossen, schendt geen verbintenis maar maakt eenvoudig gebruik van een hem toegekend recht. Hetzelfde is het geval, als men gebruik maakt van de bevoegdheid die art. 5 van de gedeponeerde Rotterdamsche Rijnvaartconditiën geeft: »De schipper is gehouden om desverlangd

---

de bedoeling van partijen dat werkelijk *vervoer* van goederen zou plaats vinden, en is de bevrachter onbevoegd naar welgevallen een schip als pakhuis van graan te gebruiken en geen cognossementen en geen sleepgelegenheid te verstrekken voor vervoer dier goederen, ook niet tegen betaling van het overeengekomen liggeld". — Zie overigens over den aard van het vervoercontract de dissertatie van mr. Bergsma, eerste hoofdstuk, en die van mr. P. Pet, De vrachtbetaling in het hedendaagsche zeerecht, Amsterdam 1869, pg. 1—6.

[1]) Voorduin X pg. 26 vlg. en 35 vlg.

na afloop der laaddagen, indien de belading dan nog niet is afgeloopen, nog hoogstens tien dagen te blijven liggen, doch heeft in dit geval recht op het wettelijk overliggeld." De vergoeding daarvoor is dus geen schadevergoeding maar contrapraestatie, en overmacht aan de zijde van den ontvanger zal dezen daarvan niet bevrijden. [1]) Onze wet spreekt van dit soort overligtijd niet. [2])

Behoudens deze uitzondering moeten we m. i. het overliggeld als schadevergoeding beschouwen. De bevrachter en de ontvanger zijn verplicht tot het aan boord brengen, resp. in ontvangst nemen der lading, en doen ze hier nu langer over dan overeengekomen of bij de wet bepaald is, dan lijdt de vervrachter door oponthoud schade. Om dit te voorkomen, bedingt hij meestal vooraf schadevergoeding; doet hij het niet, dan kent de wet het hem toe. Mr. van Raalte (pg. 134) acht zoo'n beding niet in overeenstemming met de bedoeling van een strafbeding. »Vraagt men", zoo schrijft hij, »zich nu af: is ook het doel van de bepaling van het overliggeld, den bevrachter of geconsigneerde ervan af te schrikken, van den overligtijd gebruik te maken, kan dan het antwoord bevestigend luiden?" Ik antwoord volmondig: ja, tenzij bij demurrage-proper-beding vooruit overligdagen

---

[1]) Het boven geciteerde vonnis van den rechter in kanton Rotterdam I van 29 Juli 1903 (w. 7974) besliste dan ook in juisten zin, onverschillig welk rechtskarakter men aan het overliggeld toekent. In casu aanvaardde de kantonrechter de theorie van mr. van Raalte, maar ook ingeval hij de theorie, dat overliggeld schadevergoeding is voor wanpraestatie, had gehuldigd, zou de uitspraak dezelfde hebben moeten zijn; immers in het contract tusschen den expediteur en den Rijnschipper dat tot deze procedure leidde, waren de Rijnvaartconditiën opgenomen, en de rechter beriep zich dan ook op art. 5 daarvan.

[2]) Wel de ontwerpen 1809 en 1822. Zie Voorduin X pg. 5 over het laatste.

zijn toegestaan ; ik kan me voorstellen dat het in sommige gevallen, b.v. wanneer de vrachtmarkt stil is, den vervrachter niet onaangenaam zal zijn wanneer het schip over den ligtijd heen in beslag wordt gehouden tegen betaling, maar in den regel zal het anders wezen. Tenzij, ik herhaal, bij demurrage-proper-beding vooraf overligdagen zijn toegestaan ; dan noodigt als 't ware de vervrachter tot langer blijven liggen uit. Maar, zegt mr. van Raalte, »wanneer in de chertepartij een dergelijk beding niet voorkomt, is het dan de overliggeldsclausule, die hem waarborgt, dat het schip niet langer zal blijven liggen dan gedurende den ligtijd ?" Ja en neen ; 't hangt er maar vanaf welke beteekenis gij aan »waarborgen" toekent ; bedoelt ge er mee dat de clausule den ontvanger een prikkel zal zijn om op tijd klaar te komen, dan is zij zeker een waarborg ; hecht ge er de beteekenis aan dat daardoor het schip vast en stellig op tijd leeg zal wezen, neen, dan is zij zeker geen waarborg, maar dan is ook geen enkel strafbeding een waarborg. Geen enkel strafbeding waarborgt in dien zin nakoming der hoofdverbintenis, wel strekt het, zooals art. 1343 B. W. zegt, »in plaats van vergoeding van kosten, schaden en interessen, welke de schuldeischer lijdt uithoofde van het niet nakomen der hoofdverbintenis". Een strafbeding wordt niet gemaakt om nooit te worden toegepast.

Een ander bezwaar van mr. v. R. is dat er tusschen de geleden schade en de wanpraestatie niet het causaal verband bestaat, dat art. 1284 B. W. eischt, omdat de geleden schade niet rechtstreeks voortvloeit uit de wanpraestatie, maar voor een deel uit handelingen die de schipper vrijwillig verricht ; immers de schipper is niet verplicht na het verstrijken van de ligdagen nog langer te wachten ;

hij kan, waar het geldt de lading, een der middelen van artt. 464 en 465 W. v. K. gebruiken, waar het geldt de lossing, gerechtelijke autorisatie om zelf te lossen aanvragen krachtens art. 486. Ook dit snijdt m. i. geen hout. Want vooreerst ontneemt, gelijk mr. C. J. Pekelharing [1]) terecht opmerkt, het feit dat de schipper nog een ander middel heeft om zich tegen schade te vrijwaren, aan het overliggeld volstrekt niet het karakter van schadevergoeding; trouwens de schipper zal er niet gauw toe overgaan om dergelijke maatregelen te nemen, waarschijnlijk alleen indien de bevrachter of de ontvanger den schipper aan zijn lot overlaten, want anders zou er niet veel tijd mee gewonnen worden, eer het tegendeel; in alle geval, eenige dagen oponthoud heeft hij toch. En verder, blijft de schipper liggen, dan spreekt het vanzelf dat hij gedwongen is zijne bemanning langer beschikbaar te houden, zijn schip ongebruikt te laten liggen, enz., en de kosten daardoor veroorzaakt zou hij niet beloopen hebben als de bevrachter of ontvanger hem niet had laten wachten; kan men nu volhouden dat ze niet rechtstreeks te wijten zijn aan de wanpraestatie des bevrachters, resp. ontvangers?

Nog een ander bezwaar van mr. v. R. (pg. 131) is, dat wanneer b.v. een demurrage-proper beding is gemaakt, en de lading of lossing door overmacht nog langer dan den gestipuleerden overligtijd duurt, het dragen van het daaruit voortvloeiende nadeel met het wisselen der beide soorten overligdagen plotseling zou overgaan van den bevrachter op den vervrachter, m. a. w. de overmacht zou den overeengekomen over-

---

[1]) In zijn recensie van het boekje van mr. v. Raalte, in Rechtsgeleerd Magazijn 1899, pg. 605 vlg.

ligtijd niet, de niet-overeengekomen overligtijd wel schorsen. Mr. Pekelharing antwoordt: »bij elke overeenkomst die niet wordt nageleefd, is overmacht eerst ten laste van den een, daarna van den ander, bij het demurrage-proper beding is het dus niet méér zonderling dan bij elke andere overeenkomst." Volkomen juist. Als A zich tegenover B verbonden heeft om binnnen 8 dagen een praestatie te verrichten, dan treft overmacht, die A verhindert zijne verplichting na te komen, binnen die 8 dagen alleen A, niet B; na verloop van dien termijn wordt B getroffen en kan deze van A geen schadevergoeding vorderen. Heeft iemand aangenomen om binnen vier weken een werk te verrichten dat hij in twee weken klaar kan krijgen in normale omstandigheden, dan zal overmacht die hem noodzaakt er drie weken over te doen, te zijnen laste komen; de schade door de overmacht toegebracht (de extrakosten van die eene week) wordt door hem gedragen en de andere partij wordt er niet door getroffen. Dwingt echter overmacht hem er langer dan vier weken over te doen, dan wordt die andere contractant er wel degelijk door getroffen en deze zal geen schadevergoeding van zijn medecontractant kunnen eischen.

Nog één argument van mr. v. R. ten slotte (pg. 140). Hij verdedigt de stelling dat de bevrachter volgens ons recht niet tot laden verplicht is, [1]) dat dus niet of niettijdig laden geen wanpraestatie, overliggeld geen schadevergoeding kan zijn, en hij voert daartoe het volgende aan:

1°. Terwijl de wet in art. 485 den ontvanger uitdruk-

---

[1]) „—Althans in juridischen zin. Men kan intusschen wel spreken van de verplichting tot laden binnen den laadtijd, wanneer men daarmee niet anders bedoelt dan dat de vervrachter kan vertrekken of overliggeld kan vorderen na dien tijd—".

kelijk verplicht de lading te lossen, den vervrachter het recht geeft hem daartoe te noodzaken, vindt men nergens den vervrachter een actie toegekend om de *belading* te vorderen. [1])

2°. Art. 467 W. v. K. staat den bevrachter uitdrukkelijk toe om de reis op te zeggen, mits vóór afloop van den ligtijd en zonder iets te hebben ingeladen.

Ik geloof niet, dat zijn stelling hiermee is bewezen. Nergens wordt den vervrachter een actie toegekend om de belading te vorderen. Zeker, maar evenmin zal men ergens een actie vinden, waarmee hij de lossing kan vorderen. Meent mr. v. R. die te zien in art. 485, dan merk ik op dat aan het woord »noodzaken" niet de beteekenis van »een actie instellen" moet worden toegekend, omdat, nog afgezien daarvan dat een geconsigneerde, bij het contract van bevrachting geen partij, slechts dàn verplicht is de goederen te ontvangen, wanneer hij zich daarvoor heeft aangemeld, een dergelijke bevoegdheid zeer vreemd zou zijn waar art. 486 hem het middel geeft om terstond voldaan te worden zonder vorm van proces. »Noodzaken" beteekent hier niet meer dan eischen, op poene van gebruik te maken van het middel van art. 486. Dat de wet geen actie tot laden geeft, is trouwens niet vreemd. De inhoud er van zou moeten zijn nakoming der

---

[1]) Terecht zegt mr. v. R. dat die actie in artt. 1302 en 1303 B. W. niet ligt opgesloten, omdat artt. 464 en 465 W. v. K. de toepasselijkheid van die artikelen uitsluiten. Aldus ook Molengraaff, Leiddraad pg. 282. Vergelijk rechtbank Rotterdam 25 Mei 1864 (W. 2618) en 7 Apr. 1897 (W. 7052). Rb. Amsterdam, 25 Apr. 1890 (W. 6007) kende een actie ex art. 1303 B. W. wèl toe aan den cargadoor, omdat hij niet de vervrachter was, noch als zoodanig was opgetreden.

vervoerovereenkomst of ontbinding met vergoeding van kosten, schaden en interessen; terwijl nu echter op een veroordeeling tot lossen executie zeer goed zou kunnen volgen, ware dit onmogelijk bij een veroordeeling tot laden, dat behoeft geen betoog. En ontbinding met vergoeding van k., sch. en int., daarvoor is de regeling der artt. 464 en 465 in de plaats gekomen.

Dit alles neemt echter niet weg dat de wet de verplichting tot lossen duidelijk uitspreekt, van die tot laden zwijgt. Maar mag hier nu uit geconcludeerd worden dat een verplichting tot laden niet bestaat? Volgt die niet eenvoudig uit het vervoercontract? Zou, als de wet ook de verplichting tot lossen niet uitsprak, hij die zijn cognossement presenteert, niet tot lossen verplicht zijn? Het komt me onaannemelijk voor. Dat art. 467 den bevrachter toestaat om vóór het einde der ligdagen en zoolang er niets geladen is, de reis op te zeggen, doet daar niets aan af. Ik zou het zoo voor willen stellen: de bevrachter is uit den aard der zaak tot laden verplicht, anders is geen vervoer mogelijk; alleen, zoolang er gedurende den ligtijd niet wordt geladen, is de verbintenis alternatief met een andere, n.l. tot het betalen der halve vracht, en wel ter keuze van den bevrachter; wordt er geladen gedurende dien ligtijd, of is de ligtijd verstreken, dan valt het alternatief weg, en wordt het een zuivere verbintenis onder strafbeding, en de straf bestaat in 't betalen van overliggeld. De vervrachter behoeft echter dat strafbeding niet te gebruiken, want de wet geeft hem nog andere middelen om zich schadeloos te stellen, n.l. die van art. 464 al. 3 en 4 als de bevrachter den ligtijd in het geheel niet heeft gebruikt, van art. 464 al. 4 als de bevrachter niet klaar is met laden aan het einde van den ligtijd. Dat in het

bestaan van nog andere middelen ten dienste van den vervrachter geen reden ligt om de schadevergoedingstheorie te verwerpen, werd reeds betoogd.

Dat overliggeld schadevergoeding is, komt vooral duidelijk uit in clausules als »the goods to be supplied (received) as fast as ship can receive (deliver) or £ 30 demurrage to be paid day by day". Van een alternatief geen sprake; elk uitstel, elk verzuim geeft recht op schadevergoeding, (tenzij overmacht in 't spel is).

In Duitschland is volgens het H. G. B. overliggeld steeds contrapraestatie voor het langer dan den ligtijd blijven wachten.[1]) Het kent daarom alleen *bedongen* overligtijd. Is de duur ervan niet door partijen vastgesteld, dan doet de wet het, n.l. op veertien dagen, mits er überhaupt een overligtijd is bedongen, en dat is het geval wanneer het overliggeld is bepaald (§ 568, 595 H. G. B.) Vgl. Schaps pg. 360, 321; Boyens pg. 133.

Ook volgens de Scandinavische zeewet kan het overliggeld geen schadevergoeding zijn, want krachtens §§ 118 en 137 heeft de bevrachter, resp. ontvanger der lading, *recht* op een overligtijd tegen speciale vergoeding.

In België is de schadevergoedingstheorie de heerschende (vgl. Lyon-Caen et Renault no. 797bis). Tot 1880 was zij het ook in Frankrijk, maar in dat jaar en het volgende besliste de Cour de Cassation dat overliggeld een »accessoire du fret", een »supplément du loyer" is, en grootendeels hebben doctrine en jurisprudentie die opvatting aanvaard[2]) zonder echter steeds dat karakter scherp te

---

[1]) Vgl. Protokolle zur Berathung eines allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches, pg. 2092, 3885.

[2]) Anders b.v. trb. d. comm. te Nantes 14 Dec. 1895 (Autran XI pg. 607): „que les surestaries constituent, en réalité, des dommages-

accentueeren; zoo wordt niet zelden tegelijk van »dommages-intérêts" en »accessoire du fret" gesproken, en wordt het er vrij algemeen voor gehouden dat overmacht de lig- en overligdagen schorst. [1])

§ 2. Ingeval van overschrijding van den bedongen of wettelijken ligtijd zal dus overliggeld verschuldigd zijn. We hebben hier te doen met een geval dat een ingebrekestelling niet noodig is, omdat de schuldenaar in gebreke zal zijn door verloop van den bepaalden tijd, gelijk steeds wanneer een overeenkomst binnen een bepaalden tijd moet worden nagekomen (art. 1279, 1274 B. W.) Bij onze schrijvers bestaat hierover geen verschil van gevoelen. [2]) Niet alzoo in Frankrijk en België, maar daar bestaat reden voor twijfel althans; immers terwijl bij ons art. 1274 B. W. spreekt van »de verbintenis" die een ingebreke zijn »medebrengt", spreekt het overeenkomstig art. 1139 van den Code van »la convention" die »porte que le débiteur sera en demeure sans qu'il soit besoin d'acte et par la seule échéance du terme." Bij ons dus een natuurlijk gevolg van de verbintenis, daar een uitdrukkelijk beding in de overeenkomst. [3]) Alleen een dergelijk beding maakt dus een ingebrekestelling onnoodig.

---

intérêts, dont le chiffre est fixé d'avance, par l'usage ou par les chartes-parties, mais qui ne peuvent être dues qu'en cas d'un retard imputable au réceptionnaire".

[1]) Vgl. trb. d. comm. de la Seine 30 Sept. 1896 (Autran XII pg. 703) en 25 Mei 1898 (Autran XIV pg. 354). Zie verder Desjardins pg. 622 vlg.; Lyon-Caen et Renault no. 797; de Valroger no. 701; van Raalte pg. 80 vlg.

[2]) Aldus o.a. ook rb. Rotterdam 9 Oct. 1880 (W. 4570).

[3]) Vgl. over het verschil tusschen die twee artikelen Asser en van Heusde III pg. 135, Diephuis N. B. R. X pg. 128 vlg., Opzoomer V pg. 79 vlg.

In dien zin de Belgische en gedeeltelijk de Fransche jurisprudentie. [1]) Desjardins is het hiermee niet eens, reeds daarom niet, omdat hij het overliggeld niet als schadevergoeding doch als een accessoire van de vracht opvat, maar ook bij de andere opvatting acht hij een ingebrekestelling onnoodig, omdat men hier een stilzwijgend beding mag aannemen, en omdat de eischen der praktijk er ten eenenmale mee in strijd zijn. Dit laatste is niet tegen te spreken, en men vindt dan ook de in mora stelling niet zoo streng meer geëischt; Lyon-Caen et Renault (pg. 550) stellen, voor het geval men 't overliggeld voor een schadevergoeding houdt, met een uitdrukkelijk beding gelijk het vooraf bepaald zijn der ligdagen; zoo ook trb. d. comm. te Marseille 26 Jan. 1897 (Autran XIII pg. 556); hetzelfde trb. besliste 9 Febr. 1898 (Autran XIII pg. 800) dat wanneer het cognossement bepaalt dat de lossing moet geschieden, zoodra het schip gereed is, een oproeping in de courant dezelfde kracht als een formeele in morastelling heeft, en het trb. te Ostende 6 Juni 1898 (Autran XIV pg. 266) dat in het algemeen een brief voldoende is.

De kapitein of reeder die overliggeld vordert, zal slechts te bewijzen hebben dat er overligdagen zijn gebruikt en hoeveel; immers wie, 't zij uitdrukkelijk, 't zij stilzwijgend in gebreke is gesteld, is nalatig volgens de wet (art. 1279, 1280 B. W.) [2]

---

[1]) Zie Desjardins pg. 472; op pg. 473 noot 1 vermeldt hij nog andere beslissingen die het trb. d. comm. te Antwerpen, consequent, heeft genomen.

[2]) Aldus ook Molengraaff, Leiddraad pg. 284; anders Kist, pg. 206, en de procureur-generaal mr. Polis in zijne conclusie bij het arrest van den Hoogen Raad van 23 Maart 1894 (W. 6478): „En op dezen [den schipper] immers rust het bewijs van de nalatigheid der eischeresse [geconsigneerde] omdat laatstgenoemde alleen dàn tot betaling der

Ingeval de lossing moet geschieden »as fast as ship can deliver", zal de vervrachter moeten bewijzen dat en hoeveel het schip spoediger had kunnen gelost zijn dan is geschied, alle omstandigheden die op den spoed, waarmee de lossing kon geschieden, van invloed konden wezen, in aanmerking genomen; hij zal dus om te bewijzen, dat het schip eerder leeg had kunnen zijn, moeten aantoonen dat de ontvanger de goederen niet zoo snel heeft in ontvangst genomen als het schip ze uitleverde, zoodat de zij 't ook niet vooraf bepaalde ligtijd is overschreden (vgl. Boyens pg. 138 noot 3). Aldus ook rechtbank Rotterdam 23 April 1898 (W. 7190):

»»O. daaromtrent dat tusschen partijen geen verschil bestaat en ook uit art. 457 W. v. K. voortvloeit dat in eene vordering tot het bekomen van overliggeld bij de lossing de vervrachter in den regel alleen bewijs te leveren heeft, dat de voor de lossing bepaalde tijd is overschreden, terwijl op den bevrachter of den ontvanger die de verschuldigdheid van overligdagen betwist, de bewijslast rust dat die

overligdagen verplicht is, wanneer zij nalatig is geweest, en die nalatigheid moet worden bewezen door hem die de betaling vordert." Maar onze wet legt de bewijslast juist andersom op! Behoudens een enkele uitzondering, o.a. rb. Amsterdam Jan. 1866 (M. v. H 1866), 11 Nov. 1869 (R. B. 1870 pg. 627), kantonr. Amsterdam I 3 Dec. 1873 (M. v. H. 1874 pg. 6), alle zonder motiveering, heeft de jurisprudentie juist beslist, o.a. de H. R. in zijn zooeven genoemd arrest; rb. Amsterdam 21 Febr. 1889 (M. v. H. 1890 pg. 206), bev. door hof Amsterdam 13 Nov. 1891 (W. 6120; M. v. H. 1892 pg. 116); 2 Mrt. 1900 (W. 7511); 24 Juni 1840 (R. B. VI pg. 667); 25 Jan. 1867 (M. v. H. 1867); hof Noord-Holland 8 April 1875 (M. v. H. XVII); rb. Dordrecht 8 Mei 1889 (W. 5752); rb. Rotterdam 9 Oct. 1880 (W. 4867; M. v. H. 1890 pg. 143) en laatstelijk 27 Jan. 1904 (N. R. Ct. van 28 Jan. 1904, 2e blad A.)

overschrijding is te wijten aan een oorzaak waarvoor hij niet aansprakelijk kan worden gesteld;

O. dat van dien regel niet behoort te worden afgeweken, wanneer — zooals in casu — die lossingstijd afhankelijk wordt gesteld van de snelheid waarmee het schip kan uitleveren; dat toch de bedoeling van de in de hiervoren aangehaalde voor partijen bindende chertepartij voorkomende lossingsclausule »cargo at Rotterdam to be received as fast as ship can deliver in ordinary workinghours" blijkbaar geen andere zijn kan dan deze dat de geconsigneerde is verplicht zoo snel te ontvangen als de lading in gewone werkuren uit het schip kan worden gelost;

O. dat daaruit volgt dat, indien de vervrachter zal hebben bewezen binnen welken tijd die lossing met inachtneming van de gewone werkuren had kunnen zijn volbracht, de ontvanger als nalatig behoort te worden aangemerkt voor den tijd dien hij langer voor het in ontvangst nemen der lading heeft gebruikt, tenzij hij bewijze dat de vertraging daarin aan een hem niet toerekenbare oorzaak is te wijten;

O. dat daartegen niet afdoet de bewering van ged., dat geen aantal losdagen waren bepaald, vermits toch de door bedoelde clausule voor de lossing bestemde tijd zal vaststaan wanneer eischer in het op hem rustend bewijs zal zijn geslaagd."" [1])

---

[1]) Anders ten onrechte rechtbank Amsterdam 26 Juni 1891 (M. v. H. 1891 pg. 258), die, terwijl zij aannam, dat „in den regel door de eigenaars van het schip alleen bewezen behoeft te worden, dat het schip langer heeft gelegen dan den daarvoor bepaalden tijd," in dit geval, behalve bewijs van het feit dat er meer tijd gebruikt was voor de los-

§ 3. Tot zoover de bewijslast die op den vervrachter rust; daartegenover zal de ontvanger volgens artt. 1280 en 1281 B. W. overmacht of toeval, in het algemeen »een vreemde oorzaak, die hem niet kan worden toegerekend", hebben te bewijzen, indien hij bevrijd wil worden van de verplichting tot betaling van overliggeld (tenminste als we niet te doen hebben met demurrage proper). Een uitdrukkelijk voorbehoud in de overeenkomst is daartoe volgens ons recht niet noodig; dat men het toch zeer dikwijls in chertepartijen vindt gemaakt, komt wel doordat het Engelsche recht een andere overmachtsleer huldigt, n.l. dat, indien men zich uitdrukkelijk verbindt om *binnen een bepaalden tijd* een praestatie te verrichten, men zich bij niet-nakoming niet kan beroepen op overmacht; aldus de uitspraak van Lord Tenterden (Abbott pg. 388): »And where the time is expressly ascertained and limited by the terms of the contract, the merchant will be liable to an action for damages, if the thing be not done within the time, although this may not be attributable to any fault or omission on his part; for he has engaged that it shall be done". Evenzoo Lord Esher en Lord Selborne

---

sing dan in casu noodig was, ook eischte dat werd aangetoond dat de vertraging aan schuld des ontvangers te wijten was, en wel hierom dat er in de chertepartij stond „the cargo to be taken from alongside of the ship, but ship to discharge cargo with the use of her steamwinches"; het lossen was dus, zoo zegt de rechtbank, het werk van den vervrachter. Er blijkt echter uit deze clausule alleen dat de lossing *gedeeltelijk* het werk van den kapitein was, en dat deel was juist het gewone aandeel dat een schip in de lossing heeft. Het „to take from alongside" bleef voor rekening des ontvangers. Ik begrijp dus niet wat voor verandering deze clausule in de gewone bewijslast zou brengen. — Even onjuist rechtbank Rotterdam 4 Maart 1903 (N. R. Ct. van 6 Maart 1903): de kapitein moest h. i. schuld van den ontvanger bewijzen.

(Abbott pg. 390). Bij Carver, en ik zal zijn uiteenzetting hier citeeren omdat die zoo duidelijk is, lees ik: »The difference between charters in which a specific time is allowed, whether for loading or unloading, and those in wich the laydays are wholly undefined, is thus of great importance. In the one case the time is limited without regard to the circumstances under which, when the time arrives, the contract has in fact to be performed. In the other case, the question whether the charterer has been duly diligent, must be determined by reference to the conditions under which he has actually worked. When te time is definitely fixed, or is described so as to be calculable beforehand, there is an absolute obligation on the charterer to have the work completed within that period whatever circumstances occur. He is answerable, although the completion may have become impossible owing to causes which have arisen without any fault or omission on his part. Thus, he bears the risk of delay arising from the crowded state of the place at which the ship is to load or discharge; or from frost, or bad weather preventing access to the vessel; or from acts of enemies, or of the Government of the place prohibiting export, or preventing communication with the ship."

Vgl. ook Machlachlan pg. 545. vlg. — Wel maakt men een uitzondering voor het geval dat het oponthoud is te wijten aan den shipowner [1]) terwijl in geval van qua-

[1]) „If it has been due to a default of the shipowner." Maar het oponthoud moet dan ook bepaald aan *schuld* van hem of van de personen voor wie hij verantwoordelijk is, te wijten zijn; het is niet voldoende, dat hij door de overmacht werd verhinderd zijn deel van de lossing te bewerkstelligen. Zoo streng wordt de aansprakelijkheid voor overligdagen ingeval van een fixed time genomen, dat the Court

rantaine de ligdagen eerst beginnen te loopen na ontslag daaruit (Carver sect. 612). Maar overigens geldt de overeenkomst absoluut. [1])

Laat ik hier duidelijkheidshalve even nagaan wanneer het verschil tusschen Engelsch en Nederlandsch recht, wat dit punt betreft, zich openbaart; daarbij kan dan tegelijk, alvorens te onderzoeken, wanneer overmacht *aanwezig is*, ter sprake komen de vraag, wanneer zij *invloed heeft*.

Drie gevallen laten zich onderscheiden:

1°. er is vooraf *geen* ligtijd in de chertepartij bepaald. Volgens Engelsch recht heeft de ontvanger een »reasonable time" om te lossen; alle omstandigheden worden in aanmerking genomen en overmacht, die hem dwingt een tijd te gebruiken, in gewone omstandigheden unreasonable, zal hem dus verontschuldigen. — Volgens Nederlandsch recht heeft hij 15 ligdagen; gebruikt hij er meer dan zal overmacht die daarvan de oorzaak is, hem verontschuldigen. Tenminste wanneer zij plaats greep vóór het

---

of Appeal in zake Budgett c. Binnington (1891) besliste dat een geconsigneerde niet bevrijd werd van de betaling voor overligdagen, hoewel de kapitein wegens werkstaking van het werkvolk niet kon uitleveren; was dit werkvolk niet in dienst van den stuwadoor, maar van den kapitein geweest, dan zou anders beslist zijn, want dan zou deze voor hun daden verantwoordelijk zijn geweest.

[1]) Mr. Pekelharing (t. a. p.) vergist zich waar hij meent dat dit alleen het geval is wanneer een bepaald getal *over*ligdagen is bedongen (demurrage proper). Uit de door hem en mij aangehaalde Engelsche schrijvers blijkt dat een beroep op overmacht in den regel alleen opgaat *wanneer noch ligdagen, noch lig- en overligdagen zijn gefixeerd.* (Fixeering van overligdagen alleen komt niet voor). De plaats bij Abbott (14th ed. pg. 372. 13th ed. pg. 269) die hij aanhaalt, kan verwarring stichten, maar verderop (14th ed. pg. 388) en vooral in Carver, zooveel duidelijker en systematischer dan Abbott, vindt dit bevestiging.

einde van den termijn van 15 dagen, dus voordat hij in gebreke was; had zij daarna plaats, dan excuseert zij krachtens den regel »mora perpetuatur obligatio" den ontvanger niet meer. [1])

2°. er is vooraf een aantal ligdagen bepaald. Volgens Engelsch recht zal overmacht den ontvanger welke dien termijn overschrijdt, niet excuseeren (behoudens de bovengenoemde uitzonderingen: default of the shipowner en quarantaine) — volgens Nederlandsch recht zal overmacht hem wèl excuseeren. Zijn hem b.v. 6 dagen toegestaan, gebruikt hij er 9, en belette overmacht hem op den 2$^{en}$, 3$^{en}$ en 4$^{en}$ dag te lossen, dan zal hij geen overliggeld behoeven te betalen; had overmacht plaats op den 2$^{en}$ en 3$^{en}$ dag, dan zal hij 1 overligdag moeten betalen.

3°. er is vooraf een aantal ligdagen èn een aantal overligdagen (demurrage proper) bepaald. Daar ook hier de ontvanger zich verplicht heeft om binnen een vooruit vastgestelden termijn (gevormd door ligdagen + overligdagen) klaar te zijn, zal volgens Engelsch recht (behoudens genoemde uitzonderingen) overmacht hem niet baten, 't zij die plaats greep

---

[1]) Onze wet spreekt dien regel alleen uit ten aanzien der verbintenissen om iets te geven, nl. in de artt. 1273 tweeden zin; 1427 slotwoorden; 1480 al. 1 slotwoorden; 1745 al. 1; 1781 al. 3 B. W. Toch wordt hij algemeen door de schrijvers ook op de verbintenissen om iets te doen toepasselijk geacht. Zie Opzoomer VI ad artt. 1280 en 1281 B. W.; Diephuis, N. B. R. ed. 1859, VI no. 97, ed. 1886 X pg. 95; Asser en van Heusde III pg. 111 vlg., 139; J. Knottenbelt, De mora van den schuldenaar, prft. Amsterdam (Leiden) 1864, pg. 109 vlg. Voor de overeenkomstige artikelen van den Code Civil: Touillier VI 228; Demolombe XXIV no. 564; Marcadé IV pg. 412; Laurent XVI pg. 308; Aubry et Rau IV pg. 104.

gedurende de lig-, 't zij gedurende de overligdagen. Elke overligdag en elke overoverligdag moet hij vergoeden. [1]) — Hoe volgens Nederlandsch recht? Stel dat de overeenkomst aldus luidt: 6 ligdagen en bovendien 10 overligdagen à £ 30, samen 16 dagen, Nu heeft op den 3$^{en}$ en 4$^{en}$ dag overmacht plaats, tengevolge waarvan de ontvanger 2 overligdagen gebruikt. Moet hij die vergoeden? Zeker, hij gebruikt overligdagen die vooraf waren toegestaan, maakt dus gebruik van een recht. Hij doet het wel gedwongen, maar hij doet het toch; hij profiteert van een praestatie en de vergoeding daarvoor, de contrapraestatie, kan nooit met een beroep op overmacht worden geweigerd, om de eenvoudige reden dat overmacht hier irrelevant is. — De ontvanger gebruikt in het geheel 12 dagen en overmaeht heeft op den 8$^{en}$ en 9$^{en}$ dag plaats; ook nu heeft ze geen invloed, om dezelfde reden. — De ontvanger gebruikt in het geheel 20 dagen, waarvan er dus 6 lig-, 10 overlig- en 4 overoverligdagen zijn; op den 18$^{en}$ en 19$^{en}$ dag verhindert overmacht hem te lossen; ook thans mist ze werking, omdat de ontvanger op den 17$^{en}$ dag al in gebreke was. — Maar stel dat de lossing verhinderd werd, niet nadat hij al in mora was, maar b.v. op den 3$^{en}$ en 4$^{en}$ dag, dus nog gedurende de ligdagen; dan heeft dat wèl

---

[1]) „Whenever in the charterparty it is agreed that a specified number of days shall be allowed for unloading, and that it shall be lawful for the freighter to detain the vessel for that purpose a further specified time, on payment of a daily sum, this constitutes a stipulation on the part of the freighter that he will not detain her beyond those two specified periods." Machlachlan pg. 548.

invloed, n.l. op de berekening der overoverligdagen; de vergoeding daarvoor is evenals die voor niet-bedongen overligdagen schadevergoeding, en daarvan bevrijdt overmacht wèl. De ontvanger heeft 4 over-overligdagen gebruikt, 2 daarvan heeft hij te danken aan de overmacht op den 3$^{en}$ en 4$^{en}$ ligdag, en behoeft hij dus niet te vergoeden.

Het resultaat is dat (in het laatste der drie gevallen die ik onderscheidde) een verschil tusschen Engelsch en Nederlandsch recht zich openbaart; volgens Engelsch recht heeft overmacht (behoudens genoemde uitzonderingen) geen beteekenis, volgens ons recht alleen wanneer zij den ontvanger genoodzaakt heeft overoverligdagen te gebruiken.

Resumeerend constateer ik dat op dit punt Engelsch en Nederlandsch recht dàn uiteenloopen wanneer uitsluitend een aantal ligdagen en wanneer lig- èn overligdagen vooruit zijn vastgesteld.

Ik wil nog even terugkomen op de wijze waarop ik hierboven de overmacht toerekende. Die is vierkant in strijd met den term »overmacht schorst (of schorst niet) de ligdagen", want ik laat niets schorsen en reken eerst aan het einde af. En ook in strijd met het vonnis van de Rotterdamsche rechtbank van 19 Maart 1902 (W. 7828). Een Rijnschipper kwam 2 Juli 1900 met een scheepsbevrachter overeen op de Rotterdamsche Rijnvaartconditiën, om een lading tarwe te vervoeren van Rotterdam naar Andernach. Er werden acht laaddagen bedongen, terwijl art. 5 der Rijnvaartconditiën luidt: »De schipper is gehouden om desverlangd na afloop der laaddagen, indien de belading dan nog niet is afgeloopen, nog hoogstens tien dagen te blijven liggen, doch heeft in dit geval recht

op het wettelijk overliggeld." Denzelfden dag dat de overeenkomst werd gesloten, brak een bootwerkersstrike uit, die tot 20 Juli duurde; pas 30 Juli was de belading van het schip voltooid, en de schipper eischte nu overliggeld. Gedaagde beriep zich op overmacht. Eischer ontkende daartegenover dat de strike een algemeene was geweest, beweerde dat ze kon worden voorzien, en eindelijk dat een beroep op overmacht hier niet opging omdat ged. gebruik had gemaakt van de bevoegdheid die art. 5 der Rijnvaartconditiën hem gaf, en den schipper had gelast te blijven liggen na afloop der laaddagen. De rechtbank oordeelde dat het niet gebleken was dat de staking kon voorzien worden en overwoog ten opzichte van het gebruik maken van genoemde bevoegdheid:

> »dat zoodra overmacht den gedaagde belette de overlading in eischer's schip binnen de vaststaande 8 laaddagen te voltooien, die laaddagen voor hem eerst begonnen te loopen, of, aangevangen, na schorsing voort te gaan, zoodra overmacht hem niet meer in den weg stond, en zoo al inmiddels gedaagde heeft verlangd dat eischer ter inlading zou blijven gereed liggen, daarmede art. 5 niet eer van toepassing wordt dan na verloop van 8 door geen overmacht gehinderde laaddagen, terwijl daarbij eischer's vrijheid om niet te blijven liggen, als hij zich daartoe niet wilde verbinden, onverlet bleef."

Het door ged. aangeboden getuigenbewijs »dat van den ochtend van 4 Juli 1900 af tot 20 Juli 1900 het overladen van granen uit zeeschepen in rivierschepen is belet door de al dien tijd heerschende algemeene werkstaking van bootwerkers" werd door de rechtbank toegestaan.

Naar mijn bescheiden meening is deze uitspraak niet juist, en wel om deze reden dat de rechtbank tegen een eisch tot betaling van demurrage proper, want dat is het overliggeld volgens art. 5 der Rijnvaartconditiën, een beroep op overmacht toelaat. Nu weet ik niet voor hoeveel dagen er vergoeding werd geëischt omdat dit niet blijkt uit de overwegingen van het vonnis, maar dit is althans zeker dat er vergoeding werd gevorderd voor een praestatie waartoe de schipper zich vooraf verbonden en waarop de bevrachter recht had; waarschijnlijk wilde de schipper ook vergoed hebben de overoverligdagen, die hij na die ligdagen plus overligdagen (samen achttien) nog moest blijven liggen voordat, op 30 Juli, de belading was afgeloopen.

Zooals uit het vonnis blijkt voerde de eischer tegen het beroep op overmacht ditzelfde argument aan; de rechtbank zegt daarvan: die bevoegdheid van den bevrachter volgens art. 5 wordt eerst van toepassing als de laaddagen zijn afgeloopen, maar in casu werden ze geschorst totdat de strike geëindigd was. Die berekening lijkt mij niet de ware; op die wijze maakt de rechtbank van het gebruik maken van een recht het niet voldoen aan een verplichting, van een contrapraestatie een vergoeding wegens wanpraestatie. Er worden 8 ligdagen toegestaan (waarvoor niet extra behoeft te worden betaald); zijn dan de werkzaamheden nog niet afgeloopen, dan worden er nog 10 overligdagen bij toegestaan (maar nu tegen vergoeding). Hoe kan in die 18 dagen nu schorsing plaats hebben? 't Zou zijn in strijd met de natuur der verhoudingen tusschen partijen, in strijd ook met de duidelijke woorden der overeenkomst. De ligdagen kunnen niet geschorst worden (tenzij natuurlijk door uitdrukkelijk

beding [1]); wel de niet-bedongen overligdagen en de overoverligdagen. Zijn er b.v. toegestaan 5 ligdagen en 10 overligdagen, en worden in het geheel 12 dagen gebruikt, dan zal overmacht die verhinderde dat er op den 4en, 5en, 6en en 7en dag werd gearbeid, geen invloed hebben; worden er echter gebruikt in het geheel 21 dagen, dan zal diezelfde overmacht wèl invloed hebben, namelijk op de berekening der 6 overoverligdagen; daarvan zullen er maar 2 betaald behoeven te worden.

Onjuist is het dus m. i. te spreken van »overmacht schorst de ligdagen"; die kunnen, zoo het niet uitdrukkelijk is overeengekomen, niet geschorst worden; de overmacht heeft pas invloed *na* het ingebreke zijn, als de niet-bedongen overligtijd of de overoverligtijd is ingetreden. Mits ze daarvóór plaats grijpt, want heeft ze plaats daarnà, dan verliest ze wegens den regel »mora perpetuat obligationem" hare werking.

We zagen dat de Engelsche overmachtsleer zeer streng is; niet te verwonderen alzoo wanneer men in chertepartijen clausules vindt, die daaraan derogeeren, die in bepaalde gevallen een beroep op overmacht toelaten, b.v. »Detention by frost, floods, stoppage of trains, riots and strikes of workmen, accidents to machinery or quarantine, or any cause beyond charterer's control, not to be reckoned laydays." Over de beteekenis van dergelijke uitdrukkingen is vaak strijd gevoerd; dat zij in Engeland als bevattende een uitzondering op een regel strictissimae interpretationis

---

[1]) B.v. „if the cargo cannot be discharged by reason of a strike or lock-out of any class of workmen essential to the discharge of the cargo, the days for discharging shall not count during the continuance of such strike or lock-out."

geacht worden te zijn, spreekt vanzelf. [1]) Ten onzent werd ook over de beteekenis van zoo'n clausule geprocedeerd; o. a. werd door de rechtbank te Rotterdam, 27 Febr. 1892 (W. 6177) en 10 Mei 1901 (W. 7688), beslist dat onder »stoppage of trains" niet viel gebrek aan spoorwagens tengevolge van buitengewoon druk spoorvervoer, als zijnde geen staking van het spoorwegverkeer.

Ik merkte reeds op dat een uitdrukkelijke bepaling in de vervoerovereenkomst naar ons recht niet noodig is om zich op overmacht te kunnen beroepen. Zoo luidt in het algemeen de term, en zoo staat hij ook in art. 1281 B. W., maar wat is eigenlijk overmacht? Er is over de beteekenis en de uitgebreidheid van dat begrip van oudsher gestreden. Zegt men, overmacht is een macht sterker dan de onze, dan is men nog geen stap verder, want het is niet alleen de vraag hoe sterk onze macht is, maar ook hoe sterk die naar gelang van onze positie behoort te zijn. Eenvoudiger is te zien wat de wet bedoelt, en dan vinden we dat art. 1280 B. W. spreekt van »eene vreemde oorzaak die hem niet kan worden toegerekend." Dat daaraan zijn niet- of niet tijdig praesteeren te wijten is, daarvan heeft de debiteur het bewijs te leveren. Het is het groote beginsel dat een schuldenaar bevrijd wordt door eene omstandigheid die hem *buiten zijn schuld* de nakoming der verbintenis onmogelijk maakt, het beginsel »ontoerekenbare onmogelijkheid van praestatie bevrijdt den schuldenaar." En hoe nu de wet daaraan uitdrukking geeft, 't zij door te spreken van »overmacht," 't zij van »toeval," 't zij van

[1]) Zie verschillende gevallen bij Carver sect. 257 vlg., Abbott pg. 378 vlg., Scrutton art. 42 note.

»buiten toedoen van den schuldenaar," 't zij van »niet door zijn toedoen of verzuim," 't zij van »eene toevallige, onvoorziene en door overmagt te weeg gebragte gebeurtenis" (art. 1940 4° B. W.), allemaal drukken zij dat beginsel uit. We mogen dus in het algemeen van overmacht blijven spreken, als bijvoorbeeld van *een macht waaraan wij niet of niet met redelijkerwijze te eischen middelen kunnen ontkomen,* en constateeren dat de debiteur overmacht moet bewijzen, bedoeld wordt daarmee niets anders dan dat hij moet bewijzen dat hij geen schuld heeft aan de wanpraestatie. [1])

---

[1]) Hier wordt dus een subjectief kenmerk aangenomen. Anders de objectieve overmachtstheorie, die een objectief kenmerk aanneemt, die voor overmacht houdt „ein Ereigniss welches: 1. ausserhalb des Betriebskreises der betreffenden Unternehmung entsprungen, durch Hereinwirken in diesen Betriebskreis einen Schaden an Leib oder Gut verursacht hat, und welches 2. vermöge der Art und Wucht seines Auftretens die im ordentlichen Lauf des Lebens zu gewärtigenden Zufälle augenscheinlich übersteigt", gelijk Exner het formuleert in Zeitschrift f. d. privat und öffentl. Recht der Gegenwart, dl. X pg. 487 vlg. Verlangen naar rechtszekerheid heeft daartoe geleid. Het aanwezig zijn van schuld is een relatief, en dus onzeker criterium; daarom wil men een absoluut criterium en meent dat te vinden in een voorval buiten den bedrijfskring ontstaan en de maat van de gewone, de dagelijks te verwachten voorvallen overschrijdend. Ik zal hier niet trachten eenigzins uitvoerig de objectieve theorie te bespreken, ik verwijs naar de schrijvers genoemd op pg. 211 van Molengraaff's Leiddraad, maar ik wil alleen zeggen, dat zij m. i. met het stelsel van onze wet niet te vereenigen is. Buiten twijfel eischt onze wet, om bij wanpraestatie van schadevergoeding te worden bevrijd, slechts het bewijs *dat men het niet helpen kon,* en het hangt van positie, van omstandigheden af, welke middelen tot verhelpen van het sinister redelijkerwijze kunnen geëischt worden (Hetzelfde betoogt prof. Dernburg in het zooeven genoemde Zeitschrift, dl. XI pg. 337, voor het Romeinsche recht: „Es scheint uns offenbar, dass in allen genannten Stellen unter *vis major* zu verstehen ist ein Ereigniss, welches über dasjenige Maass

Nu is er over dat bewijs zelf verschil van gevoelen. Er zijn er die zeggen dat het voldoende is, indien de schuldenaar bewijst dat hij alle gebruikelijke of redelijkerwijze noodig te achten voorzorgsmaatregelen heeft aangewend tot voorkoming van de oorzaak der wanpraestatie ; indirect bewijs dus. Anderen beweren dat hij die oorzaak zelf, het feit dat de oorzaak was, moet aantoonen en dat hij dit feit redelijkerwijze niet kon voorkomen ; direct bewijs dus. Ik geloof niet dat onze wet een dergelijk direct bewijs vordert. De debiteur moet bewijzen »dat het niet uitvoeren of het niet tijdig uitvoeren der verbindtenis voortkomt uit eene vreemde oorzaak, die hem niet kan worden toegerekend". Verder eischt de wet niets. Hoe hij daar den rechter nu van kan overtuigen, is zijn zaak. Kan hij het door aan te toonen dat hij alles gedaan heeft wat redelijkerwijze van hem te vergen was, goed. Wil en kan hij het doen door het feit, dat de overmacht opleverde, zelf aan te toonen, ook goed. De wet spreekt geen voorkeur uit. Men ziet het b.v. ook in art. 1600 B. W. De huurder is aansprakelijk voor alle schaden gedurende den huurtijd aan het verhuurde toegebracht »ten ware hij bewees dat

---

der Kraft hinausging, welche das betreffende Individuum nach den gegebenen Umständen hätte anwenden können und sollen, dass es nur den Gegensatz zur „*culpa*" bezeichnen sollte.") Met die omstandigheden houdt de objectieve theorie geen rekening. Of liever, wil de objectieve theorie geen rekening houden, want of het haar gelukt, is een andere vraag. Het komt mij voor dat zij nolens volens de omstandigheden in elk concreet geval in aanmerking zal moeten nemen, omdat een objectief criterium niet te vinden is. Is „buitengewoon" niet zuiver subjectief? Is „buiten den bedrijfskring ontstaan" een vasstaand begrip? Wie zal de grens trekken? Of men wil of niet, men komt steeds terug tot de vraag: Wat had degeen die niet praesteert, redelijkerwijze moeten en kunnen doen om het te verhelpen?

dezelve buiten zijne schuld hebben plaats gehad." Hoe hij zijn onschuld moet aantoonen, door direct of indirect bewijs, laat de wet in het midden.

In strijd met deze opvatting is een beslissing van de Rotterdamsche rechtbank van 24 Oct. 1891 (W. 6142; M. v. H. 1892 pg. 44) bevestigd door hof den Haag 26 Juni 1893 (W. 6386; M. v. H. 1893 pg. 263), gecasseerd door den Hoogen Raad 23 Maart 1894 (W. 6478; M. v. H. 1894 pg. 282). De zaak was deze: een schip, de »Halifax City", bracht voor den geconsigneerde in kwestie een partij gerst aan en een partij maïs; de eerste was geladen in de gewone laadruimte, de tweede in een hulpkolenbunker, die slechts een stortgat maar geen luiken en andere noodige losinrichtingen bezat, tengevolge waarvan de maïs niet direct uit dat ruim kon gelost worden maar slechts indirect door een deur via het ruim waarin zich de gerst bevond; daarvoor diende echter eerst de gerst er uit te zijn. Dat alles had tengevolge dat de ligdagen werden overschreden. De kapitein eischte overliggeld, waartegen de gedaagde aanvoerde dat hij volkomen bereid was geweest de maïs terstond te ontvangen, maar daartoe niet in de gelegenheid was gesteld. De rechtbank besliste:

> »dat de ontvanger in het algemeen niet kan volstaan met het bewijs te leveren dat aan zijn zijde geen schuld is, maar dat hij schuld bij den schipper of overmacht moet aantoonen",

en dat de kapitein niet verplicht was geweest op kostbaarder wijze te lossen dan de inrichting van zijn schip meebracht, en dat het overliggeld dus verschuldigd was. — De veroordeelde kwam in appèl en bood aan te bewijzen het feit dat de maïs uit de sparebunker van het schip had kunnen gelost worden zonder dat het noodig was de deur tusschen sparebunker,

en ruim waarin de gerst lag, te openen; zonder succes evenwel; het hof bevestigde het vonnis, overwegende:

»dat het hof het verweer ongegrond acht, daar het met den eersten rechter van oordeel is, dat de ontvanger in het algemeen niet kan volstaan met het bewijs te leveren, dat aan zijn zijde geen schuld is, maar dat hij schuld bij den schipper of overmacht moet aantoonen;

O. toch dat de schipper recht heeft om vergoeding voor overligdagen te vorderen indien hij na den bij de chertepartij of bij de wet voor de lading of lossing bepaalden termijn zijn schip langer ter beschikking van den inlader of ontvanger moet stellen, tenzij het overschrijden van den termijn aan zijn schuld of aan overmacht te wijten is; dat een beroep op de derde alinea van art. 457 W. v. K. der appellante niet kan baten daar toch het woord nalatig hier moet genomen worden in den feitelijken zin van niet te hebben gedaan wat binnen den bepaalden tijd moest gedaan worden, zoodat om tegenover den schipper als nalatig te worden aangemerkt, het voldoende is, dat men niet binnen den bepaalden, hetzij overeengekomen of wettelijken, termijn heeft geladen of gelost, zonder dat daarbij een vereischte is dat men door eigen schuld de lading of lossing heeft nagelaten".

Ten opzichte van het aangeboden getuigenbewijs overwoog het hof dat al slaagde de appellante daarin, zulks nog niet voldoende zou zijn om schuld van den vervrachter aan te toonen, daar de inrichting van het schip niet meebracht het lossen door het stortgat en de kapitein niet anders dan volgens die inrichting hoefde te lossen.

Dit arrest werd door den Hoogen Raad vernietigd:

»O. dat deze opvatting [n.l. de feitelijke beteekenis van het woord »nalatigen"] evenwel niet overeenkomt met het gewone spraakgebruik, noch met de rechtskundige beteekenis van het woord »nalatig", waarbij steeds ondersteld wordt een toerekenbare tekortkoming in het nakomen van contractueele of wettelijke verplichtingen;

........ dat derhalve art. 457 W. v. K. in dien zin is te verstaan dat zij, die niet binnen den daarbij gestelden termijn na de verklaring des schippers zullen gelost hebben, overligdagen verschuldigd zijn, doch alleen »de nalatigen", dat zijn zij aan wier toedoen de vertraging te wijten is;

O. dat, naar art. 1280 B. W. de toerekenbaarheid voor het niet tijdig vervullen eener verbintenis wordt ondersteld bij den aldus verbondene, daar dezen het bewijs wordt opgelegd, maar dan ook toegestaan, van vertraging tengevolge eener vreemde, hem niet toerekenbare, oorzaak; dat hierom ten onrechte bij de vierde overweging van 's hofs arrest is beslist dat de tot lossen binnen bepaalden tijd gehouden ontvanger niet kan volstaan met het bewijs te leveren, dat aan zijn zijde geen schuld bestaat, ofschoon uit het arrest blijkt dat aanbod van bewijs voor een daartoe strekkend in het cassatiemiddel omschreven feit in appel gedaan is;

O. dat terzijdestelling van dit bewijsaanbod geenszins wordt gerechtvaardigd door de beslissing dat met het oog op de scheepsinrichting uit dat feit nog niet zou volgen des schippers *verplichting* om de maïs op eene andere wijze dan geschied is aan dek

te brengen; dat toch hier sprake is niet van aan den ontvanger verschuldigde vergoeding door den schipper....... maar omgekeerd, van gehoudenheid des ontvangers om de gevolgen eener hem toerekenbare vertraging te vergoeden, en hij, ontvanger, om des schippers eisch hiertoe af te weren, volstaan kan met aan te toonen dat het goed van andere ontvangers den schipper niet belette om de voor hem bestemde lading te stellen te zijner beschikking".

De zaak werd naar het hof terug verwezen, omdat de beslissing afhing van het aangeboden bewijs.

Een korte beschouwing over deze procedure moge hier volgen. In eersten aanleg kwam het verweer van den gedaagde blijkbaar hierop neer: »gij kapitein hebt mij niets te verwijten, ik ben steeds bereid geweest om mijn goederen te ontvangen, maar ge hebt ze mij niet behoorlijk uitgeleverd". Als werkelijk de geconsigneerde zich aldus verdedigde en van die feiten bewijs aanbood, dan is m. i. terecht dat verweer door de rechtbank onvoldoende geoordeeld en de vordering toegewezen, al zijn hare overwegingen deels onjuist. Onjuist, want met ronde woorden zegt de rechtbank, en het hof zegt het haar na, dat het niet voldoende is afwezigheid van schuld te bewijzen; volgens mijn vroeger betoog is dat wèl voldoende. Het volgt trouwens reeds uit het woord »nalatigen" in art. 457 al. 3 W. v. K. Maar dit neemt niet weg dat haar beslissing juist moet geacht worden; immers het feit waarvan de geconsigneerde bewijs aanbood, kon zijn onschuld nooit aantoonen. Al heeft hij steeds klaar gestaan om op behoorlijke manier de goederen in ontvangst te nemen, al heeft hij geen oogenblik verzuimd, al heeft de kapitein

ze hem niet zonder ophouden uitgeleverd, dat alles maakt nog niet dat hij geen schuld aan de vertraging heeft. Zegt hij eenvoudig: »ik heb steeds klaar gestaan om te ontvangen" dan zou het nog zeer goed kunnen zijn dat de lossingstermijn waarin hij heeft toegestemd, te kort was. [1]) Voegt hij erbij: »de kapitein heeft mij de goederen niet zonder ophouden uitgeleverd" dan kan dat te wijten zijn aan de inrichting van het schip, die hij geacht moet worden te kennen, althans te hebben geaccepteerd. Om zijn onschuld aan te toonen, zal hij dus meer moeten bewijzen; hoeveel meer, dat hangt van de omstandigheden af.

In appel redeneerde de geconsigneerde, te oordeelen naar de arresten van hof en H. R., aldus: »ik heb geen schuld aan de vertraging, daarvan bied ik bewijs aan, en dat zal ik doen door te bewijzen dat de maïs uit de sparebunker had kunnen worden gelost door het stortgat, dus zonder dat het noodig was de deur tusschen sparebunker en ruim waarin de gerst lag, open te maken". Hij wilde dus eigenlijk schuld van den kapitein bewijzen.

Evenals bij het vonnis a quo vind ik hier de uitspraak juist, maar de overwegingen gedeeltelijk niet. Ten eerste de overweging dat bewijs van onschuld niet voldoende is. Ten tweede dat »nalatigen" in art. 457 in feitelijken zin moet worden genomen; ik verwijs naar de behandeling van het rechtskarakter van het overliggeld. Was dat waar dan zou een beroep op overmacht of schuld van de andere partij ook niet mogen worden toegelaten. Nalatig zijn alleen zij die schuld hebben aan de vertraging, maar volgens de bewijsregeling in art. 1280 B. W. wordt als het

---

[1]) Het hof te Amsterdam wees dan ook 17 Jan. 1890 (M. v. H. 1890 pg. 268) dat verweer af.

ware de schuld verondersteld bij hem die den ligtijd overschrijdt. Het aangeboden bewijs evenwel liet het hof terecht niet toe; de inrichting van het schip bracht een lossing door het stortgat in de sparebunker niet mee, daartoe was de kapitein dus niet verplicht.

Ten slotte het arrest van den Hoogen Raad. Dat cassatie plaats vond, komt me ongegrond voor. Terecht nam het arrest aan dat bewijs van onschuld des ontvangers voldoende is, maar de te bewijzen aangeboden feiten zouden, zooals ik thans niet meer behoef te betoogen, noch de onschuld des ontvangers, noch de schuld des vervrachters hebben kunnen aantoonen; wèl dat de laatste maatregelen had kunnen nemen waardoor misschien het schip op tijd leeg was geweest, maar waartoe hij niet verplicht was, en die in strijd waren met de inrichting van het schip, een inrichting waarmee de ontvanger kon geacht worden bekend te zijn, althans genoegen genomen te hebben.

De subjectieve overmachtstheorie brengt mee dat het, tenzij de vertraging aan den vervrachter te wijten is of de overmacht zich aan zijn kant voordoet, want dan is er natuurlijk van schuld aan de andere zijde geen sprake, [1])

---

[1]) Vgl. rb. Rotterdam 18 Dec. 1897 (W. 7109; M. v. H. 1897 pg. 302): dagen waarop de schipper het schip niet ter beschikking van den inlader heeft gehouden, tellen niet mee voor de berekening der ligdagen; 8 Oct. 1892 (W. 6278): de geconsigneerde, van wien overliggeld gevorderd wordt, is gerechtigd ter afwering van die vordering het bewijs te leveren dat de kapitein niet met den gebruikelijken spoed gelost heeft en dat alleen daardoor het overschrijden van den lostijd veroorzaakt is; 27 Juni 1885 (W. 5239): de losdagen loopen niet gedurende den tijd dat de kapitein aan de geconsigneerden de voor hen bestemde goederen niet heeft kunnen aanwijzen; 27 Febr. 1892 (W.

a priori niet te zeggen is, in welke gevallen met succes overmacht zal kunnen worden gepleit. Wat voor den een overmacht zal opleveren, zal het niet voor den ander; een sinister zal in het eene geval van schuld bevrijden, in het andere niet. In elk bizonder geval zal moeten worden onderzocht of er schuld aanwezig is, of degeen die zich op overmacht beroept, gedaan heeft wat redelijkerwijze van hem kon geëischt worden, of het feit waarop hij zich beroept werkelijk een macht was, waaraan hij niet of niet met redelijkerwijze te eischen middelen kon ontkomen. Absolute onmogelijkheid om op tijd klaar te komen met de lossing, mag men niet vorderen; er kunnen b.v. gevallen voorkomen dat de kosten vereischt om aan de overeenkomst te kunnen voldoen, zoo enorm hoog zouden worden, dat niemand er aan zou denken zulke maatregelen te eischen. Zoo b.v. met regen; in de meeste gevallen zal dat geen geldige verhindering zijn om te laden of te lossen, maar ik kan me voorstellen dat goederen er zoo door zouden lijden dat de enorme scha een beroep op overmacht zou billijken. [1])

Speciaal *vorst* en *werkstaking* hebben eenige malen tot een proces gevoerd.

---

6177): winches onbruikbaar; 28 Juni 1879 (W. 4428) en 6 Mrt. 1880 (W. 4495): vertraging door expertise wegens gebleken schade aan de lading. Rb. Amsterdam 2 Mrt. 1900 (W. 7511): vertraging door den kapitein in het aangeven van de lading. Hof Amsterdam 19 Mei 1899 (M. v. H. 1899 pg. 267): vertraging bij de lossing doordat hout moest gesorteerd worden, dat de schipper door elkaar had geladen.

[1]) Zoo ook trb. d. comm. du Hâvre 26 Juni 1900 (Autran XVI pg. 47, en de redactie der Revue in een aanteekening: „La pluie lors du débarquement peut-elle être considérée comme un cas de force majeure interrompant le cours des surestaries? La solution dépend évidemment de la cargaison à débarquer et de la violence de la pluie.”

De rechtbank te Amsterdam besliste 25 Mei 1848 (Regt in Nederland IV pg. 335) dat vorst, indien die niet een onvoorzien toeval is (waarvoor niet kon worden gehouden de stremming van de vaart door ijs in de laatste helft van Februari), niet als force majeure kan beschouwd worden. De rechtbank te Groningen, 24 Febr. 1888 (M. v. H. 1890 pg. 190), bevestigd door het hof te Leeuwarden 19 Febr. 1889 (M. v. H. 1890 pg. 193), dat een schip, hetwelk in het hartje van den winter bevracht wordt van Riga naar Delfzijl, en door vorst verhinderd om, op de gewone wijze lossende, tijdig daarmee klaar te komen, zich niet op de vorst als op overmacht kon beroepen. Al had het ook enorme kosten veroorzaakt, de geconsigneerde had moeten zorgen op tijd klaar te wezen: wilde hij die besparen, dan had hij een uitdrukkelijk beding moeten maken dat de overligdagen in geval van vorst niet zouden beginnen te loopen. Immers in de maanden December en Januari is het niets buitengewoons dat een haven als Delfzijl met ijs wordt bezet. [1])

We hebben hier gevallen dat het beletsel voor tijdig klaar zijn niet geheel onverwachts ontstond. Verliest het daardoor zijn karakter van overmacht? Is het, om de vraag algemeen te stellen, een vereischte dat men het beletsel niet kon voorzien? In de geciteerde gevallen zegt de rechter tegen den geconsigneerde: ge hadt het maar uitdrukkelijk moeten bedingen, dat ijs de ligdagen zou schorsen. Maar de tegenwerping ligt voor de hand dat de

---

[1]) Zoo ook trb. d. comm. te Marseille 5 Mrt. 1903 (Autran XVIII pg. 694): vroegtijdige bevriezing van de Donau te voorzien en dus geen overmacht; die is slechts aanwezig als de schuldenaar verhinderd wordt door een onvoorziene gebeurtenis „le mettant dans l'impossibilité matérielle et absolue."

*vervrachter* evengoed het tegendeel had kunnen bedingen. Mij dunkt dat zoo lang beide partijen even veel of even weinig zekerheid hebben of kunnen hebben wat de toekomst brengen zal, zij in dit opzicht gelijk staan. Een schipper kan evengoed als een bevrachter of koopman weten dat er hier te lande in het midden van den winter alle kans op ijs is, en daar hij de wet geacht wordt te kennen, kan hij verwachten, dat er ingeval de lossing door vorst vertraagd of verhinderd wordt, een beroep op overmacht zal worden gedaan; en zoo met elk ander beletsel. Hetzelfde bezwaar heb ik tegen een overweging in een vonnis van de rechtbank te Rotterdam van 11 Dec. 1901 (W. 7781). Een bevrachter had een schipper aangenomen om een lading erts van Rotterdam naar Ruhrort te brengen; wanneer de bevrachter niet binnen 2 maal 24 uur na inlading het schip liet wegsleepen, zou voor iederen dag oponthoud liggeld moeten worden betaald. Door opeenhooping van schepen in de haven tengevolge van vorst ontstond vertraging, liggeld werd geëischt en de bevrachter beriep zich op overmacht. Of nu het wegsleepen van het schip slechts bemoeilijkt werd en niet onmogelijk gemaakt, een der overwegingen waarop de bevrachter werd veroordeeld, kan ik niet beoordeelen, maar wel beweer ik de onjuistheid van een andere overweging, nl.:

> »dat waar tusschen partijen vaststaat dat de bedoelde overeenkomst tot stand kwam einde December 1899, toen de haven door vorst was gesloten, en de door de gedaagde geschetste toestanden in deze haven en op den Boven-Rijn bij ingevallen dooi (stel, die feiten waren bewezen) geacht mogen worden geene geheel onvoorziene gebeurtenissen te zijn, de ged. door die omstandigheden niet ont-

> slagen was van hare verplichting om het contract met eischer na te komen of anders de bepaalde boete te betalen."

Voor den bevrachter waren het geen onvoorziene gebeurtenissen, maar evenmin voor den schipper; zij stonden daarin gelijk.

Iets anders is het als slechts één der partijen, in casu de bevrachter of geconsigneerde, kon vermoeden of kon weten dat het beletsel zou plaats grijpen. Dan zou ik tegen hem willen zeggen: gij vermoeddet of wist dat het sinister zou gebeuren of zou kunnen gebeuren; ge hadt dus òf zulke maatregelen moeten nemen dat nakoming der verbintenis mogelijk bleef òf u niet moeten verbinden, maar thans is een beroep op overmacht onredelijk; ge zoudt den vervrachter de schade laten dragen zonder dat hij van zijn kant vooraf maatregelen tot afwering daarvan heeft kunnen nemen.

In lijnrechte tegenstelling met de zooeven genoemde uitspraken is die van de Amsterdamsche rechtbank van 25 Febr. 1859 (W. 2061) welke terecht een beroep op overmacht toeliet daar het oponthoud »enkel het gevolg [was] van de ingevallen vorst en het veelvuldige drijfijs, een in dit jaargetijde en daar te lande [d. i. Kroonstadt] gewoon natuurverschijnsel, hetwelk was te voorzien."

Andere m. i. juiste beslissingen zijn die van kantonr. Amsterdam I van 7 Apr. en 11 Aug. 1871 (M. v. H. 1871 pg. 65 en 172):

> O. dat, wat nu de overmacht zelve betreft: die bestaat niet bij eenige meerdere of mindere belemmering, maar alleen bij eene algeheele verhindering, hoogstens indien hetgeen geschieden moet slechts met zoovele buitengewone offers van geld,

tijd of arbeid plaats hebben kan, dat dit, met het oog op de aangegane overeenkomst en de omstandigheden, volstrekt niet kan of mag worden gevorderd."

Daarom was de bewering van den kapitein dat het in de chertepartij niet-opgenomen zijn van de ijsclausule een beroep op vorst als overmacht uitsloot, volgens den kantonrechter ongegrond. Vgl. ook rechtbank te Amsterdam 31 Dec. 1897 (M. v. H. 1898 pg. 162).

Ten slotte een vonnis der Rotterdamsche rechtbank van 22 Febr. 1890 (W. 5852; M. v. H. 1890 pg. 198): het feit dat lichters wegens ijsgang niet langszij van een schip kunnen komen, levert overmacht op.

Thans een paar gevallen van *werkstaking*. In een vonnis van den rechter in kanton Rotterdam I van 14 Mei 1900 (W. 7592) lees ik de volgende overwegingen:

»dat door eischer van gedaagde overliggeld wordt gevorderd op grond dat ged. eischer's schip niet op den gestelden tijd heeft beladen; dat ged. zijne verplichting tot betaling van dat overliggeld heeft ontkend op grond dat hij tengevolge van force majeure de belading niet tijdig heeft kunnen verrichten daar de bootwerkers het werk hadden gestaakt; dat echter werkstaking niet als force majeure kan worden aangemerkt; dat toch onder force majeure of overmacht rechtens alleen is te verstaan zoodanig geweld als waaraan men geen weerstand kan bieden of verbod van overheidswege; dat ged. door inwilliging van de eischen van de bootwerkers de uitvoering van het werk had kunnen doen plaats hebben; dat zoo hij de risico niet had op zich willen nemen voor de betaling van hooger loon,

waartoe hij bij werkstaking zou kunnen worden genoodzaakt, hij bij het aangaan der bevrachtingsovereenkomst had kunnen bedingen, in zulk geval van zijne verplichting tot belading binnen den bepaalden tijd ontheven te zullen zijn; dat toch werkstakingen in de laatste jaren voortdurend zijn voorgekomen en niet kunnen worden aangemerkt als onvoorziene toevallen, waarop men bij het sluiten der overeenkomst niet bedacht kon zijn; dat het daarop steunende verweer van ged. mitsdien als ongegrond moet worden verworpen".

Uit het voorgaande volgt reeds dat ik het met deze overwegingen niet eens kan zijn. Onder overmacht valt, zegt de kantonrechter, alleen een geweld waaraan men per se niet kan weerstaan of een verbod van overheidswege, en daaronder is een werkstaking niet te brengen, omdat men door de eischen der bootwerkers in te willigen de inlading had kunnen doen plaats hebben. Dat de omvang van overmacht aldus te eng wordt genomen, behoef ik thans niet meer te betoogen. Dat door de eischen der stakers in te willigen gedaagde de belading op tijd zou hebben kunnen volbrengen, is in casu *mogelijk*, maar meer ook niet, zoodat de rechter dat ten onrechte als vaststaande aanneemt. Immers, al eischen werkstakers alleen loonsverhooging, speelt b.v. de solidariteit dan geen rol? Is de mogelijkheid in casu uitgesloten dat al kregen de bootwerkers, voor den ged. werkzaam, hun eischen ingewilligd, zij niet eerder het werk zouden hebben hervat voordat een algemeene loonsverhooging was verkregen? En daar de rechter hier alleen vraagt of men aan zijn verplichtingen *kan* voldoen, niet of men er *redelijkerwijze* aan kan voldoen, blijft ook een antwoord op de vraag of een toegeven

aan de eischen der stakers redelijkerwijze mocht worden verlangd, achterwege. Toch komt juist hier die vraag te pas, en dan geloof ik dat het eenige antwoord daarop moet zijn: dat mag de rechter nooit verlangen, anders oefent hij in den strijd tusschen werkgever en werknemers drang uit op een der partijen, in casu den werkgever, maakt hij den strijd onzuiver, althans onzuiverder dan noodig is. — Is dus toegeven aan de eischen der stakers het eenige middel om werkkrachten te krijgen of zouden die onredelijke sommen kosten, dan is stellig overmacht aanwezig.

De verdere overwegingen van dit vonnis kan ik laten rusten.

Een ander vonnis in deze materie is dat van de Rotterdamsche rechtbank van 10 April 1901 (W. 7636). Een schipper had met een firma gecontracteerd om van Dordt naar Düsseldorf gesleept te worden; de sleepboot vertrok twee dagen te laat met het schip, en de schipper eischte daarom twee dagen liggeld. Gedaagde beriep zich op een staking van machinisten en stokers, en bood aan te bewijzen dat die had plaats gehad. De kantonrechter in kanton Rotterdam I weigerde dit toe te staan (9 Mei 1900) daar er geen absoluut beletsel had bestaan, maar de rechtbank vernietigde zijn vonnis en stond toe een nader aangeboden bewijs dat genoemde werkstaking gedaagde had belet eerder een sleepboot te krijgen. Immers evenmin als dat elke werkstaking overmacht is, kon zij aannemen dat geen enkele werkstaking op zich zelf overmacht is; dat hing af »van den aard en de beteekenis van de werkstaking zelve", en die achtte de rechtbank zóó, dat verhindering daardoor mogelijk was.

Ten slotte wijs ik nog op het door dezelfde rechtbank

gewezen vonnis van 19 Maart 1902 (W. 7828). Ik besprak het reeds vroeger, op pg. 80 en v. [1])

§ 4. Tot nu toe veronderstelde ik, behalve toen ik de

---

[1]) Zie nog een opstel van Amiot in Annales de droit commercial (afleveringen April 1903, pg. 65, en Aug. 1903, pg. 209) getiteld „De la répercussion des grèves ouvrières sur l'exécution des contrats", waarin men litteratuur en de jongste Fransche en Belgische jurisprudentie over de vraag of een werkstaking overmacht oplevert, vermeld vindt. Hij bespreekt eerst de subjectieve overmachtsleer en verklaart dat de Fransche rechtspraak (die deze aanhangt) in het algemeen een „grève partielle ou particulière" niet, een „grève générale", tenzij ze voorzien kon worden, wèl voor overmacht houdt. Maar die onderscheiding is te vaag volgens zijn meening (ook voor werkstaking die het laden en lossen van schepen verhindert) en hij wil daarom een andere theorie, een objectieve, welke z. i. niet alleen in overeenstemming is met de behoeften van het verkeer, maar ook met art. 1147 C. C., dat spreekt van „cause étrangère" en derhalve „une condition d'extériorité" eischt. „Il ne doit plus s'agir de peine mais de risques". De risico, „le risque industriel", moet gedragen worden door hem, in wiens belang het organisme dat hij heeft in het leven geroepen, werkt. Bij deze theorie heft force majeure („un agent naturel ou humain, qui fait en quelque sorte irruption du dehors pour empêcher le débiteur d'accomplir normalement ce à quoi il s'est engagé") wèl, een „cas fortuit" („si l'événement procède des conditions de l'exploitation elle même") niet de aansprakelijkheid des schuldenaars op. Tot welke hoort nu, vraagt schrijver, een werkstaking, tot force majeure of tot cas fortuit? Tot de eerste; „il y a rupture des divers organismes dont l'agrégation formait l'entreprise, l'ensemble des forces qui se trouvaient sous l'emprise de la volonté unique du directeur de l'exploitation se trouve détruit et le patron n'en répondra plus." Toch gaat dit z. i. niet steeds op, omdat er bij de force majeure kan komen „une faute", en van de omstandigheden zal het afhangen, wanneer die aanwezig is; b.v. als de debiteur niet alles in het werk heeft gesteld om zijne verplichtingen toch te kunnen nakomen. — Het zou mij te ver voeren dit opstel te gaan bespreken; ik wil er alleen op wijzen, dat die laatste uitzondering zijn theorie omvergooit en hem weer in het schuitje der subjectieve brengt.

vraag beantwoordde of de termijn van 15 dagen voor de geheele lading of voor ieder geconsigneerde gelden moet (1e hoofdstuk § 1), dat er slechts één geconsigneerde was. Zijn er meer, dan kunnen zich bij overschrijding van den contractueelen of wettelijken ligtijd twee belangrijke kwesties voordoen.

1°. Van wien kan het overliggeld gevorderd worden? Van hem die na het verstrijken van den ligtijd nog goederen in het schip heeft, of van hem die zijn evenredig deel der ligdagen heeft overschreden, of van elk der geconsigneerden, al heeft hij zelf geen overligtijd gebruikt?

2°. Kan, indien verschillende geconsigneerden van overligtijd gebruik maken, van elk hunner het heele overliggeld of slechts een mansdeel worden gevorderd?

**Ad 1um.** Uit de eerste vraag blijkt reeds dat er drie richtingen vallen te onderscheiden. De eerste zegt: de ligtijd is ondeelbaar, is bepaald voor het geheele schip, voor de geheele lading, en wet noch chertepartij noch cognossement kennen eene verdeeling onder de geconsigneerden; eerst na het verstrijken der ligdagen wordt er overliggeld verschuldigd, en dus door hen die dàn nog goederen in het schip hebben. Deze kunnen zich niet beroepen op traagheid van de ontvangers der bovenliggende partijen, maar indien aan hen de vertraging te wijten is, hebben ze op dezen verhaal. [1])

---

[1]) Aldus mr. Molengraaff, Vier vonnissen over vrachtrecht, in Rechtsgeleerd Magazijn jg. 1882 pg. 75 vlg.; mr. Bergsma, dissertatie pg. 90 vlg.; hof den Haag 11 Nov. 1878 (W. 4305); Hooge Raad 5 Dec. 1879 (W. 4450); rechtbank Rotterdam 11 Oct. 1882 (W. 4867); 16 Juni 1883 (W. 4944); 6 Oct. 1888 (P. v. J. 1889 no. 9); rechtbank Amsterdam 8 Mrt. 1901 (M. v. H. 1901 pg. 124).

De tweede wil aan iederen ontvanger een aan het voor hem bestemde quantum goederen evenredig deel van den ligtijd geven, welk deel ingaat op het moment dat de kapitein hem zijne goederen kan uitleveren; gebruikt hij meer tijd dan zijn deel is, dan, maar ook dàn eerst, wordt het overliggeld. [1])

De derde beschouwt, doch, voorzoover ik weet, alleen voor het geval dat de cognossementen naar de chertepartij verwijzen, de geconsigneerden als gezamenlijke rechtverkrijgenden van den bevrachter, en ieder van hen volgens art. 1337 B. W. hoofdelijk aansprakelijk voor de ondeelbare schuld van den bevrachter, in casu het overliggeld.

De laatste opvatting, om daarmee te beginnen, houd ik voor onjuist. Zooals ik boven (1e hoofdstuk § 1) reeds naar aanleiding van de clausule »and all other conditions as per charterparty" betoogde, worden door dergelijke verwijzingen wel de bepalingen der chertepartij in de cognossementen geïnsereerd, maar slechts in zoover ze niet strijden met den aard van het cognossement en de rechtspositie van den cognossementhouder. En dat zou het geval zijn als we, omdat de bevrachter voor het heele overliggeld kan worden aangesproken, iederen cognossementhouder aansprakelijk stelden daarvoor. De cognossementhouders zijn niet rechtverkrijgenden van den bevrachter [2]) maar putten een zelfstandig recht uit hun cognossement, onafhankelijk

[1]) Aldus rechtbank Rotterdam 10 Juni 1857 (W. 2087) en 15 Dec. 1877 (W. 4196).

[2]) D. w. z. niet rechtverkrijgenden in dien zin dat op hen de rechten overgaan die hij uit de chertepartij tegen den vervrachter kon doen gelden; men zou wel kunnen zeggen dat de cognossementhouder, die zijn cognossement van den bevrachter of inlader bekomen heeft, in dat opzicht zijn rechtverkrijgende is, maar de rechten die hij dan kan doen gelden worden bepaald door het cognossement.

van elkaar, en onverschillig of het stukgoedbevrachting geldt of niet. Nooit kan dus een van hen hoofdelijk voor het overliggeld aansprakelijk zijn, elke band tusschen hen ontbreekt. Terecht wees de Rotterdamsche rechtbank 29 Jan. 1902 (W. 7820) en met haar het hof den Haag, dat haar vonnis 25 Mei 1903 (W. 7961) bevestigde, een eisch af tot betaling van overliggeld tegen vier geconsigneerden, van wie één de ligdagen had overschreden. De toedracht der zaak was deze: een schip bracht voor elk van vier geconsigneerden een partij hout aan; alle vier cognossementen bevatten de clausule »all the terms and exceptions, contained in which charter, are herewith incorporated and form part hereof", terwijl zoowel cognossementen als chertepartij inhielden de woorden: »the cargo shall be received at the port of discharge from the steamer's tackle in ordinary working hours with customary steamer despatch but at the average rate of not less than 100 standards per day, any custom of the port to the contrary notwithstanding, and should the steamer be detained beyond the time, stipulated for discharge, demurrage shall be paid at the rate of £ 4 per registerton per runningday, payable day by day". Een der geconsigneerden gebruikte overligtijd, en de kapitein stelde een actie in tegen de vier geconsigneerden, ieder voor 't geheele overliggeld. De rechtbank overwoog:

> »dat blijkens de gewisselde dingtalen de eenige te beslissen vraag is, of juist is des eischers beweren, dat, waar de cognossementen, waarvan de gedaagden houders waren, ten aanzien van los- en ligdagen verwezen naar de chertepartij, en in deze was overeengekomen dat minstens 100 standaards hout per dag moesten worden gelost, de gedaagden *tezamen* hadden te zorgen dat aan die verplichting werd

voldaan, en zij mitsdien, nu de lostijd met 8 dagen is overschreden, *hoofdelijk* gehouden zijn ieder het geheele overliggeld te betalen;

O. dat, terwijl in wet, chertepartij of cognossementen die hoofdelijkheid nergens ipsis verbis staat bepaald, de omstandigheid dat verschillende personen gezamenlijk tot een praestatie gehouden zijn nog geen hoofdelijkheid meebrengt, maar de eischer, blijkens zijne mondelinge toelichting, de verplichting van den bevrachter om het schip binnen een zeker aantal dagen naar den maatstaf van 100 st. per dag ledig te maken, een *ondeelbare* verbintenis acht, zoodat de gezamenlijke cognossementhouders, die hij als de *rechtverkrijgenden* van den bevrachter beschouwt, ingevolge het bepaalde bij art 1337 B. W. ieder voor het geheel tot nakoming dier verbintenissen, bij niet-nakoming daarvan tot betaling van overliggeld, volgens hem aansprakelijk zouden zijn;

O. nu dat een cognossementhouder zijn rechten en verplichtingen tegenover den schipper zelfstandig ontleent aan het cognossement waarop hij uitlevering der voor hem bestemde goederen vraagt, en de bepalingen der chertepartij, waarbij hij geen partij was, voor hem slechts bindend zijn, indien en voorzoover in het cognossement naar den inhoud van dat stuk wordt verwezen;

O. dat die bedingen daarom voor hem bindend zijn omdat zij door die verwijzing als in het cognossement zelf geïnsereerd moeten worden beschouwd en het recht der cognossementhouders om uitlevering der in dat stuk vermelde goederen te vragen

dus afhankelijk is gesteld van zijn voldoening ook aan *die* bepalingen ;

O. dat evenwel zijn cognossement blijft de titel waaraan hij zijn rechten en verplichtingen ontleent en het voor hem ook een onverschillige zaak is wat in de cognossementen zijner medeontvangers staat bedongen en of daarin al dan niet ook naar de chertepartij wordt verwezen ;

O. dat wanneer alle cognossementen een gelijkluidende verwijzing naar de chertepartij bevatten, alle houders wel gelijke verplichtingen tegenover den schipper hebben, maar daardoor de verschillende ontvangers nog niet onderling zijn verbonden ;

O. dat gelijk dus in het algemeen iedere cognossementhouder door de bepalingen in zijn cognossement opgenomen slechts verbonden is ten opzichte van de goederen in dat cognossement vermeld, die bepaling evenzoo geldt voor de bedingen die door verwijzing naar de chertepartij daarvan geacht moeten worden deel uit te maken ;

O. dat waar in elk der cognossementen waarvan deze gedaagden de houders zijn, zoowel door eene algemeene verwijzing naar de chertepartij als door letterlijke opname dezer clausule staat vermeld »The cargo shall be received" etc. [zie boven], iedere cognosssementhouder door die clausule slechts verbonden is voor zoover de goederen betreft in zijn cognossement vermeld, en hij tot betaling van het bedongen overliggeld gehouden is voor zoover *zijn* goed na het verstrijken van den lossingstermijn nog in het schip is ;

O. dat de beteekenis dier clausule niet kan zijn

dat iedere cognossementhouder verplicht is te zorgen dat de geheele lading van het schip binnen den aangegeven lostijd daaruit zal zijn ontvangen, vermits dit niet in zijn macht ligt, maar hij, door uitlevering van zijne goederen te vragen onder dat beding, zich verbonden heeft om wat zijn aandeel in de lading betreft mede te werken dat de lossing binnen den gestelden tijd zij afgeloopen, en verder om het geconvenieerde overliggeld te betalen, indien het zijn goed is waardoor het schip langer dan dien tijd zal worden opgehouden."

Ik citeer hier zoo uitvoerig omdat het vonnis m. i. zoo juist de verhouding tusschen de cognossementhouders kenschetst.

De tweede opvatting verwerp ik evenzeer, en met de eerste kan ik mij ook niet geheel vereenigen. Wel in hoofdzaak. Verdeelen chertepartij of cognossement den ligtijd niet, dan is deze één geheel, en eerst na afloop daarvan kan overligtijd ontstaan. De wet zegt het duidelijk; art. 485 W. v. K.: de vervrachter of schipper mag pas noodzaken tot lossen als de ligtijd verstreken is; art. 486: hetzelfde voor eigenhandige lossing en opslag. Stelt het cognossement den ligtijd vast, of verwijst het naar den termijn in de chertepartij, zoodat deze in het cognossement wordt opgenomen, of geldt de wettelijke termijn, wat heeft de cognossementhouder of de kapitein dan met een anderen termijn te maken? Stel dat de kapitein, als een schip binnen 10 dagen leeg moet zijn, een geconsigneerde voor overliggeld aanspreekt op grond dat hij, hoewel binnen die 10 dagen gereed gekomen, meer dan zijn evenredig deel der ligdagen heeft gebruikt, dan zal hij ten antwoord krijgen; »mijn cognossement staat 10 dagen toe, binnen

dien tijd was ik klaar, ergo ben ik niet nalatig geweest", en daar kan hij dunkt mij niets tegen in brengen; hij is de verplichting die het cognossement hem oplegde, nagekomen. Ik beweer niet dat, omdat de cognossementen van een termijn van 10 dagen spreken, iederen cognossementhouder 10 dagen zijn toegestaan; de bedoeling zal wel zijn dat het *heele* schip in 10 dagen leeg moet wezen; maar vóór het verstrijken van die 10 dagen *kan* er eenvoudig geen overliggeld ontstaan. [1])

Tot zoover ga ik in eerstgenoemde richting mee. Maar nu zegt men verder: wordt een ontvanger die door traagheid der anderen den ligtijd overschrijdt, om overliggeld aangesproken, dan kan hij zich niet beroepen op overmacht; zoo o.a. de advocaat-generaal mr. Polis in zijn conclusie bij het arrest van den Hoogen Raad van 5 Dec. 1879 (W. 4450): »De onmogelijkheid waarin zich de eischer

---

[1]) Bij de wording van ons wetboek is deze vraag ook ter sprake gekomen. Zie Voorduin X pg. 35 vlg. In 1826 vestigde de heer Hooft er de aandacht der Tweede Kamer op en wenschte een bepaling opgenomen te zien, die den ontvanger welke door nalatigheid van ontvangers der bovenliggende partijen den ligtijd overschreed, uitdrukkelijk onthief van het betalen van overliggeld. In 1834 wenschte een der afdeelingen te zien bepaald dat de ontvangers den ligtijd onder zich moesten verdeelen, en op dat denkbeeld kwam men het volgend jaar terug en stelde dit nieuwe artikel voor: „Indien het schip beladen is met goederen, die door verschillende kooplieden moeten ontvangen worden, zal elk hunner tot lossing zijner goederen een evenredig gedeelte der bepaalde ligdagen mogen gebruiken, als de door hem verschuldigde vracht in verhouding staat tot de vracht van de gansche lading, te rekenen van den dag, nadat de schipper hem gewaarschuwd zal hebben, dat zijne goederen voorhanden zijn. Diegeen welke nalatig is om zijne goederen binnen de hem toekomende dagen te ontvangen, stelt zich aansprakelijk voor de ligdagen, het getal in artikel...... [thans 457] te boven gaande." — Hoe het verloop van dit voorstel is geweest, blijkt niet; we weten alleen dat er niets van gekomen is.

bevonden heeft om binnen den bij de overeenkomst van bevrachting bepaalden termijn te lossen, is dus alleen te wijten geweest daaraan, dat bij de chertepartij of een te korte termijn voor laden en lossen is bedongen of althans niets is gestipuleerd omtrent den termijn van lossing voor iederen geconsigneerde afzonderlijk bij eventueele splitsing der lading. Maar dat is niet als een dezen eischer vreemde oorzaak, veel minder als eigenlijke overmacht aan te merken, omdat de eischer, die niet ontkent als cognossementhouder door de chertepartij, ook voor wat betreft het daarbij omtrent de ligdagen bepaalde, verbonden te zijn, maar alleen beweert, daaraan niet te hebben kunnen voldoen, het in zijn macht heeft gehad door die overeenkomst niet verbonden te worden, de daarin opgenomen bedingen niet tot de zijne te maken, door het cognossement niet aan te nemen, doch, nu hij dit wel gedaan heeft, zich over de nadeelige gevolgen zijner eigene daad, zijner eigene overeenkomst, gevolgen die bij de overeenkomst hadden kunnen en moeten worden voorzien, niet kan beklagen. En wanneer de eischer daartegen aanvoert, dat de oorzaak waarom hij niet binnen den tot lossing overblijvenden termijn gelost heeft niet is het contract maar het feit dat de bovenliggende goederen van andere geconsigneerden niet eerder gelost zijn, dan is het antwoord daarop dat toch het contract de oorzaak is, dat die bovenliggende geconsigneerden den geheelen termijn van lossing hebben kunnen gebruiken, en daardoor voor den eischer lossing binnen dien termijn onmogelijk hebben kunnen maken, wat hij tegenover den schipper zich zelven te wijten heeft, daargelaten de vraag, die hier niet aan de orde is, of hij de overligdagen, die hij aan den schipper zal moeten betalen, geheel of gedeeltelijk zal kunnen verhalen".

Nu geloof ik dat wat eischer aanvoerde, n.l. dat de oorzaak dat er overligtijd ontstond, niet was het contract maar het feit dat de bovenliggende geconsigneerden den heelen termijn hadden gebruikt, volkomen juist is, en het antwoord van den adv.-generaal niet afdoende. Zeker, dat die bovenliggende geconsigneerden dat konden doen, daarvan ligt de oorzaak in het vrachtcontract; ware dat niet gesloten, dan was het heele geschil niet ontstaan, maar dat geldt van elke overmacht. Een beroep op overmacht zou dan ten eenenmale zijn uitgesloten; zonder bevrachting kan geen overliggeld ontstaan, en door een bevrachtingsovereenkomst te sluiten, zou dus de bevrachter *steeds* aansprakelijk zijn voor elke overmacht. Ik vraag aan een geconsigneerde: hoe komt het dat je overligdagen hebt noodig gehad? Hij antwoordt: omdat ik met kapitein X een bevrachtingsovereenkomst heb gesloten. — En bedoelt de adv.-generaal dat eischer dan maar een beding voor het onderhavige geval had moeten doen opnemen, dan herhaal ik wat ik reeds vroeger tegenwierp: dat kunt ge met evenveel recht den vervrachter verwijten; die weet evengoed als bevrachter en cognossementhouders dat een geconsigneerde door schuld van andere traag lossende geconsigneerden den lostijd zal kunnen overschrijden.

De Hooge Raad zelf verwierp het beroep op overmacht met deze argumentatie:

> »Dat de eischer derhalve, met zijn mede-geconsigneerden, is rechtverkrijgende van den inlader, die de chertepartij heeft geteekend, en dus met die andere geconsigneerden verbonden tot nakoming der daarin door den inlader op zich genomene verplichtingen, zoodat hij zich tegenover den vervrachter of schipper niet beroepen kan op de daden

van de mede-geconsigneerden, als een hem vreemde oorzaak." [1]) Ook dit is onjuist; de geconsigneerden zijn geen rechtverkrijgenden van den inlader, maar ontleenen aan het cognossement een zelfstandig recht, onafhankelijk van elkander. [2]) — Ik zie dus geen enkele reden om een beroep op overmacht hier uit te sluiten; integendeel, indien ergens, dan ontbreekt zeker wel hier schuld aan de wanpraestatie.

Mijn tweede bezwaar geldt het algemeen aangenomen recht van verhaal, dat de ontvanger die overliggeld betaald heeft, zou hebben op de andere ontvangers die er de schuld van zijn. Het bestaan daarvan erken ik slechts ten deele. Meestal leidt men het af uit art. 474 W. v. K., luidende: »Wanneer een schip, bij deszelfs vertrek, gedurende de reis, of op de plaats der ontlading, door schuld of nalatigheid van den bevrachter of eenen der inladers opgehouden wordt, is de bevrachter of zoodanige inlader gehouden te vergoeden de kosten, schaden en interessen, zoo aan den vervrachter en schipper, als aan de verdere

---

[1]) Zoo ook rechtbank Amsterdam 8 Mrt. 1901 (M. v. H. 1901, pg. 124) en mr. Weve, in Nieuwe Bijdragen jg. 1882, pg. 129 vlg. Laatstelijk rechtbank Rotterdam 27 Jan. 1904 (N. R. Ct. van 28 Jan. 1904, 2e bl. A) die, mag men het verslag in de courant vertrouwen, een beroep op „een vreemde oorzaak" afwees, ook alweer omdat er tusschen alle medeontvangers een contractueele band bestaat.

[2]) Overigens was in dit geval het beroep op overmacht ook m. i. ongemotiveerd, daar de overligtijd hier vooraf bedongen was; er was n.l. bepaald: „eleven workingdays to be allowed for loading and unloading at the port of discharge and ten days on demurrage over and above the said loading and delivering days at thirty pound sterling day by day." Terecht had dan ook hof den Haag bij arrest van 11 Nov. 1878 (W. 4305) het beroep op overmacht afgewezen, omdat zoo'n beroep, waar het overliggeld was vergoeding voor buitengewoon gebruik van het schip (demurrage proper), niet te pas kwam.

inladers, daardoor veroorzaakt, waarvoor de ingeladene koopmanschappen verbonden zijn". Een eenigszins vreemd artikel; »opgehouden wordt" staat er. Tot 1825 was het »gearresteerd wordt" zooals het in art. 475, vreemd of slordig genoeg, nog voorkomt, samen met »opgehouden wordt". [1]) Wat de reden van deze verandering is, blijkt niet; misschien was het eenvoudig te doen om een Hollandsch woord in plaats van een vreemd te zetten (art. 294 C. d. C.: »arrêté") Maar of we nu »ophouden" in den algemeenen zin van »vertragen" mogen opvatten, staat niet vast; art. 475 spreekt van »gearresteerd of opgehouden" (art. 295 C. d. C.: arrêté ou retardé.") Ik voor mij ben geneigd met mr. van Raalte (t. a. p. pg. 115 vlg.) de schadevergoeding waarvan dit en de volgende artikelen spreken, niet voor overliggeld te houden, en in het »opgehouden worden" een maatregel van publiekrechtelijken aard te zien. Wat het eerste betreft, er wordt in deze artikelen gesproken van »kosten, schaden en interessen," en al is de terminologie van onze wet niet bijzonder nauwkeurig, het is toch te opvallend, waar de wet het overliggeld elders betitelt met »schadeloosstelling," dat zij hier plotseling gaat spreken van »kosten, schaden en interessen." En wat betreft het andere, de toelichting die de heer Beelaerts van Blokland in de Tweede Kamer van deze artikelen gaf [2]), toont m. i. voldoende aan op welke gevallen de wetgever het oog had: »alle partijen hebben derhalve wèl toe te zien, zoo op de regelmatigheid van hunne scheepspapieren, als op hetgeen de wetten of overeenkomsten der volken, ten aanzien van de scheep-

---

[1]) Voorduin X pg. 53.
[2]) Voorduin X pg. 29.

vaart, — van den invoer en uitvoer van goederen, — van contrabande-waren, — van verdachte personen, — van onzijdige vlag, — van uitklaringen en aangiften, en dergelijke meer, gebieden of verbieden."

Slaat dus »kosten, schaden en interesen" niet op overliggeld, dan is hier ook geen sprake van vergoeding van overliggeld en geen sprake van het bewuste verhaalsrecht.

Nemen we echter eens aan dat de geconsigneerde uit art. 474 een regresactie heeft; hij zal dan echter schuld of nalatigheid moeten bewijzen bij dengeen dien hij aanspreekt. Wat krijgen we dan? Dat de gedaagde zich beroept op den termijn in zijn cognossement, dien hij niet heeft overschreden (het geval dat hij zelf ook nalatig geweest is, laat ik een oogenblik rusten), ergo niet nalatig is geweest.

Als uit art. 474 het regresrecht niet kan worden geput, kan dat dan uit een andere bron? Uit overeenkomst kan stellig evenmin worden geageerd, bij gebreke van eenigen band tusschen de geconsigneerden. Maar uit onrechtmatige daad? In art. 1401 B. W. kan m. i. het gezochte verhaalsrecht gevonden worden, maar slechts voor een bepaald geval. Ik stel eerst deze casuspositie: degene, aan wien mijn ontvanger, die overliggeld betaald heeft, dat mag wijten, is zelf *binnen* den lossingstermijn klaar gekomen. Tegen hem kan niet uit onrechtmatige daad geageerd worden, omdat er geen daad werd verricht in strijd met het positieve recht; met het *positieve* recht, want m. i. hebben zij gelijk die aan de woorden »onregtmatige daad" in art. 1401 deze beperkte beteekenis toekennen. Immers gaan we verder, dan is tegelijk de rechtszekerheid achtergelaten. Wat in strijd met de wet is, staat, daargelaten moeilijkheden van interpretatie en toepassing, vast, maar

wat »in het maatschappelijk verkeer den eenen mensch tegenover den ander betaamt" [1]), wat op moreel gebied ongeoorloofd is, daarover bestaat en zal steeds bestaan verschil van meening. [2])

Wil men echter de ruimere uitlegging van art. 1401, acht men onrechtmatig ook datgene wat in strijd met een moreele verplichting geschiedt, ja, dan kan men uit dit artikel het verhaalsrecht in kwestie afleiden. Het is te verdedigen dat de verschillende geconsigneerden, al ontbreekt elke rechtsband tusschen hen, door hun feitelijke verhouding de moreele verplichting jegens elkander hebben om te zorgen, dat ieder in de gelegenheid is binnen den termijn van lossing gereed te komen. Degeen die daarbinnen niet klaar komt en meent dat te moeten wijten aan te trage lossing der ontvangers van bovenliggende partijen, zal dan echter, behalve de schade, het te traag lossen en hun schuld daaraan moeten bewijzen, maar niet altijd zal dat gemakkelijk of mogelijk zijn; staat er in het cognossement dat er gelost moet worden b.v. »as fast as ship can deliver" of neemt een der geconsigneerden een buitengewoon groot deel van den ligtijd in beslag, dan zal het bewijs geen moeilijkheid opleveren, maar anders zal het, indien de termijn niet mathematisch over de geconsig-

---

[1]) Aldus prof. Molengraaff in Rechtsgel. Magazijn j.g. 1887 pg. 386.

[2]) Ik zal niet dieper op de zaak ingaan; het zou een herhaling worden van hetgeen prof. Simons betoogde in zijn Themisartikel (jaarg. 1902 pg. 6 vlg.) „Ons burgerrechtelijk delictsrecht." Hij is van oordeel „dat er slechts dan sprake is van een onrechtmatig handelen, wanneer een door den wetgever uitdrukkelijk gesteld verbod is overtreden of een gebod niet is nageleefd of wanneer de handeling in strijd is met een door de wet erkend zakelijk of persoonlijk recht van een ander, zonder dat de handelende zich op een eigen recht kan beroepen."

neerden wordt verdeeld, niet wel gaan, en kan nu van ieder ontvanger geëischt worden dat hij berekent hoeveel tijd hem toekomt, en zoo ja, zal het praktisch mogelijk zijn? Maar hoe 't ook zij, mij komt het voor dat art. 1401 ons hier niet helpen kan.

Maar nu een andere casuspositie: degene, aan wien mijn ontvanger, die overliggeld betaald heeft, dat mag wijten, is zelf *niet binnen* den lossingstermijn klaar gekomen, heeft zelf overligtijd gebruikt. Ik bedoel het geval dat er b.v. tien ligdagen zijn toegestaan; van vijf geconsigneerden komen de drie die het eerst aan de beurt zijn op den zevenden dag klaar; op dien dag begint de vierde en deze komt op den vijftienden dag gereed, gebruikt dus vijf overligdagen; terwijl de laatste geconsigneerde die al dien tijd heeft moeten wachten, op den achttienden dag eindigt. Deze, voor drie overligdagen aangesproken, betaalt (hetzij geen beroep op overmacht door hem werd gedaan, hetzij de rechter dat beroep afwees) maar wil het overliggeld nu van zijn voorganger terugvorderen. Daartoe stelt hij een eisch tot schadevergoeding wegens onrechtmatige daad in. Die eisch zal hem, als hij bewijst wat hij te bewijzen heeft, kunnen worden toegewezen. Immers de wet zegt dat de lossing moet zijn afgeloopen 't zij binnen den contractueelen 't zij binnen den wettelijken lossingstermijn. Hij die hem overschrijdt, handelt dus tegen een wettelijk gebod en begaat dus een onrechtmatige daad.

In ditzelfde geval zou, als men art. 474 W. v. K. toepasselijk wil verklaren, ook uit dat artikel kunnen worden geageerd.

Resumeerend kom ik tot deze conclusie dat alleen dàn verhaal zal kunnen worden genomen als hij, die de vertraging veroorzaakte, zich zelf daaraan schuldig heeft gemaakt.

Bevredigend voor de praktijk zijn deze conclusies niet, dat geef ik terstond toe; de kapitein zal alleen van hem overliggeld kunnen vorderen die na het verstrijken van den termijn nog goederen in het schip heeft, maar zal indien de rechter het ontvankelijk acht, voor een beroep op overmacht moeten wijken; en gebeurt dit niet en krijgt hij werkelijk den overligtijd vergoed, dan zal de geconsigneerde die betaald heeft alleen in bovengenoemd geval regres kunnen nemen. Maar de beginselen van ons recht en de gebrekkige formuleering van de rechten en verplichtingen der cognossementhouders in chertepartij en cognossement hebben er schuld aan. Zoolang ons recht niet breekt met de Romeinschrechtelijke overmachtsleer en de Engelsche, zoo gewenscht voor een solied verkeer, aanvaardt, en zoolang de rechten en verplichtingen van partijen niet duidelijk worden bepaald, zoo lang kan men er niet op aan dat te verkrijgen waarop men had gerekend. Men vindt dan ook reeds lang bedingen die deze kwestie voorzien. Zoo b.v. »The receivers of the upper parcels have to discharge their goods or grain in such a time as to allow the other receivers sufficient time to discharge their goods or grain within the stipulated days, or they must be held responsible for the demurrage caused by such delay". Hierdoor krijgt de kapitein het recht om die ontvangers voor overliggeld aan te spreken, welke, ofschoon binnen den termijn klaar gekomen, niet hebben gezorgd dat ook de andere ontvangers dat konden. Aan de ontvangers zelf wordt echter door de clausule geenerlei recht toegekend tegen elkaar, gelijk terecht werd beslist door de rechtbank te Rotterdam 16 Juni 1883 (W. 4944). Wèl door deze clausule: »If the receivers of the upper parcels do not discharge their goods in such a time as to

allow the other receivers sufficient time to discharge their goods within the stipulated days, the latter are entitled to protest against them and to hold them responsible for the demurrage caused through such delay". [1])

In *Engeland* [2]) neemt de jurisprudentie algemeen het stelsel aan dat overliggeld van die geconsigneerden vordert, welke na het verstrijken der ligdagen nog goederen in het schip hebben, en een beroep op nalatigheid van andere geconsigneerden niet toelaat. Dit laatste is in overeenstemming met de Engelsche overmachtsleer. Men vindt in dien zin reeds lang geleden beslist n.l. in Leer c. Yates (1811) en Harman c. Gandolph (1815). Daarna volgden twee beslissingen in anderen zin van Lord Tenterden, n.l. in Rogers c. Hunter (1827) en Dobson c. Droop (1830); hij wilde verdeeling van den ligtijd, zóó dat ieder een reasonable time had, te rekenen van het oogenblik dat hij bij zijne goederen kon komen: »If the goods of the particular consignee are not ready for discharge at the time of the ship's arrival, he must have a reasonable time for removing them after they are so. If in such a case, using reasonable despatch, he cannot clear them within the stipulated period from the ship's being ready to discharge her cargo, generally, he will not be liable for demurrage till the expiration of such a reasonable time; but when it is expired he will be liable, though the stipulated period, if computed from the time when the discharge of his own goods could have commenced, is

---

[1]) Vgl. rechtbank Rotterdam 10 Mei 1890, (M. v. H. 1891 pg. 90).

[2]) Vgl. Carver sect. 640 vlg.; Abbott pg. 389 vlg.; Machlachlan pg. 557 vlg.; Scrutton art. 19.

not at an end........ I am certainly of opinion that if a consignee cannot get his goods because some other person's goods prevent him, he is not liable for the delay of the vessel." In 1878 werd de leer, verkondigd in Leer c. Yates, weer aangenomen in twee gevallen, Straker c. Kidd en Porteus c. Watney, van welke de laatste bevestigd werd door the Court of Appeal. »The defendants [n.l. de geconsigneerden] are, therefore, liable unless they can show that some act or default of the owner, or of someone for whom he is responsible, prevented them from performing their contract. Now it is clear that the master was not in default; he was ready and anxious to deliver. The leaving those goods in the ship which overlaid the defendant's goods was not his act, but was the act of third persons, not with his consent, but against his will." Aldus de rechter in Straker c. Kidd, en in gelijken zin de rechter in het andere proces: »There is no fault on the part of the shipowner; the delay might be caused by accidents over which none of the holders of the bills of lading had any control; or it may have been caused by delay of the holders of cargo above that of the defendant. But even supposing, it is by their neglect, in the contract between the shipowner and the defendant there is no stipulation about the negligence of other people. The defendant is to pay unless it is the fault of the shipowner. The negligence of the owners of the cargo above is not the fault of the shipowner."

In *Duitschland* bestaat verschil van meening. Schaps (pg. 455) houdt de cognossementhouders die den ligtijd niet overschrijden, niet aansprakelijk voor overliggeld [1])

[1]) Aldus ook Landesger. Hamburg, in Hans. Gerichtszeitung 1890 nos. 46, 62.

en neemt geen hoofdelijkheid tusschen hen aan. Evenzoo Voigt, in Zeitschrift f. d. ges. Handelsrecht (1881, XXVI pg. 501 vlg.) waar hij de twee bovengenoemde Engelsche vonnissen in Straker c. Kidd en Porteus c. Watney aan critiek onderwerpt. »Sollte es wirklich seine [des vervrachters] Absicht sein, die Konnossements-Inhaber solidarisch für alle dem Schiffe zu leistenden Zahlungen verantwortlich zu machen, so müszte dies im Konnossement ausdrücklich erklärt werden". Verder meent hij dat een geconsigneerde die door ontvangers van bovenliggende partijen verhinderd wordt op tijd klaar te komen, niet aansprakelijk is voor die vertraging, en hij verzekert dat de Duitsche jurisprudentie die opvatting deelt. »Die Deutsche Rechtsprechung", zoo schrijft hij, »nimmt niemals die Pflicht eines Ladungsempfängers zur Zahlung von Ueberliegegeld an wenn der Schiffer gleichviel aus welcher Veranlassung nicht in der Lage gewesen ist, die ihm rechtzeitig abgeforderten Güter liefern zu können." Dat moge vroeger zoo geweest zijn, naderhand heeft het Hanseatisch Oberlandesgericht drie vonnissen gewezen die met die jurisprudentie niet te rijmen zijn en die hoofdelijke aansprakelijkheid der cognossementhouders aannemen [1]), doch alle drie met verschillende motiveering. Schaps en Boyens (pg. 248 noot 6) bespreken ze met een enkel woord. Het eerste vonnis is hierop gegrond dat de lading in haar geheel aansprakelijk was, omdat het schip in zijn geheel was bevracht, hetgeen zou volgen uit § 615, thans 614 H. G. B. [2])

---

[1]) Zie Hans. Ger.-zeitung 1890 no. 46; 1894 no. 43; 1898 no. 31.

[2]) „Durch die Annahme der Güter wird der Empfänger verpflichtet, nach Maszgabe des Frachtvertrags oder des Konnossements, auf deren Grund die Empfangnahme geschieht, die Fracht nebst allen Nebengebühren so wie das etwaige Liegegeld zu bezahlen, die ausgelegten

Hiertegen voert Schaps aan dat, al wordt doordat er meer dan één cognossement is, de bevrachtingsovereenkomst niet in verschillende overeenkomsten gedeeld, het schip toch verplichtingen tegenover verschillende cognossementhouders op zich neemt, onafhankelijk van elkaar, en dat ieder van hen uitlevering van zijn goederen kan verlangen; verlangt hij ze binnen den ligtijd, dan kan van hem nooit overliggeld gevorderd worden, daar er nog geen overligtijd is ontstaan. — Het tweede vonnis neemt aan een »Interessengemeinschaft" der geconsigneerden, en een stilzwijgend aangegane »Gelegenheitsgesellschaft". Hieruit zouden echter wel onderling, maar niet tegenover derden rechten en verplichtingen ontstaan, en ware het juist, dan zouden zij ook voor de vracht solidair aansprakelijk zijn. — Het derde ten slotte, waarmee Boyens instemt, voert deze argumenten aan: de cognossementhouders gaan door verkrijging en gebruikmaking van de cognossementen gezamenlijk een verplichting aan, en het »Pfandrecht" van den vervrachter rust op de heele lading. Maar de cognossementhouders zijn immers onafhankelijk van elkaar, en het Pfandrecht geldt volgens § 623 H. G. B. [1]) alleen tegen een ontvanger voor zoover er tegen hem eene vordering bestaat ex § 614, zoodat Schaps hier terecht spreekt van een petitio principii.

Wat betreft vervoer van stukgoederen schijnt men het er over eens dat een solidaire aansprakelijkheid niet te

---

Zölle und übrigen Auslagen zu erstatten und die ihm sonst obliegenden Verpflichtungen zu erfüllen. Der Verfrachter hat die Güter gegen Zahlung der Fracht und gegen Erfüllung der übrigen Verpflichtungen des Empfängers auszuliefern."

[1]) § 623 al. 1: „Der Verfrachter hat wegen der im § 614 erwähnten Forderungen ein Pfandrecht an den Gütern."

pas komt. (Voigt t. a. p.; Schaps pg. 455, 2; Boyens pg. 204 noot 4).

Ook de *Fransche* doctrine en rechtspraak huldigen verschillende opvattingen. Desjardins (pg. 627 vlg.) verwerpt elken band tusschen de geconsigneerden, neemt noch hoofdelijkheid noch ondeelbaarheid aan ten opzichte van de verplichting tot lossen binnen den gestelden termijn. Kan een geconsigneerde die in mora is bewijzen dat de schuld bij de anderen ligt, dan is hij van alle aansprakelijkheid bevrijd. In dien zin haalt hij eenige vonnissen aan. De Valroger (pg. 226 vlg.) daarentegen vindt dit systeem zeer nadeelig voor den vervrachter en niet in overeenstemming met de bedoeling van partijen, en hij wil dat elke lossing na het verstrijken der ligdagen recht op overliggeld geeft, behoudens verhaal op dengene wiens trage lossing er de oorzaak van is; heeft geen der geconsigneerden getalmd zoodat de ligtijd te kort blijkt genomen, dan hebben allen schuld, en moet het overliggeld door allen betaald worden naar rato van de hoeveelheid hunner goederen. [1]) Hetzelfde vinden we door de *Belgische* jurisprudentie beslist; b.v. hof te Gent 14 Febr. 1877 (een geconsigneerde kan zich niet tegen eene vordering tot betaling van overliggeld verweren met het betoog dat zijn goederen buiten zijn schuld met die van anderen waren vermengd); trb. d. comm. te Antwerpen 31 Mei en 25 Juli 1879 (idem ten aanzien van het betoog dat bovenliggende goederen de lossing hadden verhinderd; verhaalsrecht erkend). Hetzelfde tribunal besliste 21 Mrt. 1879 dat de geconsigneerden de ligdagen onder elkaar moeten verdeelen, en 9 Jan. 1880 dat er tusschen hen noch hoofdelijkheid

[1]) Aldus ook trb. d. comm. te Marseille 24 April 1865.

noch ondeelbaarheid bestaat wat betreft de verplichting tot lossen. Zijn latere vonnissen verwerpen constant elken rechtsband tusschen de ontvangers en verklaren dat het overliggeld slechts van hen kan worden geëischt die na afloop der ligdagen nog goederen in het schip hebben. Het erkent echter een verhaalsrecht ex art. 1382 C. C., overeenkomende met ons art. 1401 B. W. [1]) Aldus 14 Juli 1892 (Autran VIII pg. 127); 29 Juni 1893 (A. X pg. 303); 5 Febr. 1896 (A. XIII pg. 183); 3 Dec. 1896 (A. XII pg. 526); 12 Mei 1900 (A. XVI pg. 106); 2 Febr. 1901 (A. XVI pg. 549); 6 Dec. 1901 (A. XVII pg. 498). In dien zin ook Cour d' appel te Brussel 4 Juli 1901 (A. XVII pg. 181), in een geval van stukgoedbevrachting; het door ontvangers van bovenliggende partijen verhinderd worden levert volgens het hof overmacht op.

**Ad 2um.** Kan, indien verschillende geconsigneerden van overligdagen gebruik maken, van elk hunner het heele overliggeld of slechts een mansdeel worden gevorderd?

Naar aanleiding van de eerste vraag, besprak ik reeds de opvatting dat de geconsigneerden hoofdelijk voor het overliggeld aansprakelijk zijn, d. w. z. onverschillig of zij zelf den ligtijd overschrijden of niet. Thans bedoel ik het geval dat verschillende geconsigneerden den ligtijd overschrijden; zijn zij nu hoofdelijk aansprakelijk of pro parte

---

[1]) „Tout. fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le reparer". Hier bestaat meer reden voor een ruimere uitlegging dan bij ons: „tout fait quelconque". Evenwel moet het feit te wijten zijn aan iemands „faute", hetwelk evenals ons „schuld" reeds het begrip „onrechtmatig" uitdrukt. Daarom ligt de Fransche interpretatie allesbehalve voor de hand.

virili? Zoo stelt prof. Molengraaff in zijn Leidraad de vraag. Toch is er nog een derde mogelijkheid: dat van ieder het heele overliggeld kan gevorderd worden, niet omdat ieder hoofdelijk aansprakelijk, maar omdat ieder aansprakelijk is, zonder meer. En dit houd ik voor de juiste oplossing. Het gemakkelijkst kan ik dit trachten te bewijzen door na te gaan de critiek van mr. Molengraaff op een vonnis van de Rotterdamsche rechtbank van 26 Febr. 1881 (W. 4660) in Rechtsgel. Magazijn jg. 1882 pg. 75 vlg. — Een geconsigneerde werd door den kapitein aangesproken voor één dag overliggeld en verweerde zich hiermee dat nog twee anderen op dien dag hadden gelost, zoodat van hem *alleen* overliggeld niet kon gevorderd worden. In de cognossementen stond de clausule »on paying freight for the said goods and all other conditions as per charterparty." De rechtbank overwoog dat de eischer met het oog op de chertepartij het overliggeld slechts ééns mocht genieten en het dus van een der geconsigneerden ontvangen hebbende, het niet andermaal van de overigen mocht vorderen, doch dat de ged. door de aanneming van het cognossement »waarbij, wat de vrachtbetaling en de overige voorwaarden, dus ook wat het overliggeld betreft, verwezen wordt naar de chertepartij ...... en waarin derhalve de verbintenis tot voldoening daarvan, voorzoover van overligdagen wordt gebruik gemaakt, geacht moet worden te zijn opgenomen, zich *hoofdelijk* voor die voldoening heeft aansprakelijk gesteld"; dat daarom het volle bedrag van ged. kon gevorderd worden, maar dat ged. recht van verhaal had op hen die mede van dien overligdag hadden gebruik gemaakt.

Mr. Molengraaff acht deze beslissing onjuist. »»Zeer zeker,"" schrijft hij, »»wordt de geconsigneerde door aan-

neming van het cognossement, dat, wat de verbintenis tot betaling van vracht en overliggeld aangaat, naar de chertepartij verwijst, op dezelfde wijze tot de voldoening van de vracht en het overliggeld verbonden als de bevrachter dit is volgens de chertepartij, maar toch altijd met dien verstande dat deze verplichting beperkt blijft tot de in zijn cognossement genoemde goederen. Het spreekt immers van zelf, dat hij alleen van *die* goederen vracht behoeft te betalen en niet aansprakelijk gesteld kan worden voor de vracht van het overige deel der lading. Zoo is het ook met betrekking tot het overliggeld. In de chertepartij verbindt zich de bevrachter den schipper overliggeld te betalen voor iederen dag dat er lading in het schip zal zijn, na afloop der bedongen ligdagen. Deze verbintenis neemt elk geconsigneerde over, voorzoover zijne goederen daartoe aanleiding geven. En nu is, geloof ik, de eenige geoorloofde conclusie hieruit te trekken, deze: indien van de lading die na afloop der losdagen nog in het schip aanwezig is, mij niets is geconsigneerd, betaal ik in het geheel geen overliggeld; wanneer zij gedeeltelijk aan mij, gedeeltelijk aan anderen is geconsigneerd, betalen wij allen het gezamenlijk, daar wij allen tezamen aansprakelijk zijn; wanneer zij mij eindelijk alleen is geconsigneerd, betaal ik alleen het geheel. Uit de chertepartij zelf toch vloeit voort, dat de schipper nooit meer dan het daarin gestipuleerde bedrag voor één overligdag mag vorderen, er mogen dan ook nog zooveel geconsigneerden zijn, die in de lossing nalatig blijven. Men ziet, ook zonder de hoofdelijkheid aan te nemen, laat zich de aansprakelijkheid van de geconsigneerden zeer goed, als op de chertepartij rustende, verklaren. En als dit zoo is, moet men dan niet veeleer het tegendeel van het door de Rechtbank gestelde aannemen, en de hoofdelijkheid ver-

werpen, ja wordt ons dit niet geboden door art. 1318*a* B. W.: »geene verbintenis wordt verondersteld hoofdelijk te zijn, tenzij zulks uitdrukkelijk bepaald zij." Al moet men in dit artikel »uitdrukkelijk" opvatten in den zin van duidelijk, ondubbelzinnig (zie Opzoomer, het B. W. verklaard, dl. V ad h. art.), waar zijn in casu, hetzij in de chertepartij, hetzij in het cognossement de woorden waarin de bedoeling van partijen, om de hoofdelijkheid te vestigen, helder uitkomt? Wanneer meerdere geconsigneerden in de lossing nalatig blijven, bestaat er slechts eene toevallige pluraliteit van schuldenaars, die tot een buiten kijf deelbare praestatie gehouden zijn, zoodat m. e. niets anders dan aansprakelijkheid pro parte virili mag aangenomen worden.""

Met mr. Molengraaff geloof ik dat hoofdelijkheid hier ten eenenmale is uitgesloten. Van een uitdrukkelijke bepaling blijkt niets. Maar stel dat art. 1318 B. W. niet bestond, dan nog zou er geen reden zijn voor een hoofdelijke aansprakelijkheid; deze toch veronderstelt een band, een meer dan feitelijke verhouding tusschen de aansprakelijke personen, en die ontbreekt hier; immers, ik merkte het reeds meer dan eens op, de geconsigneerden putten uit hun cognossement een zelfstandig recht, en zijn onafhankelijk van elkaar. Daaraan doet niets af de clausule »paying freight and all other" etc.; hierdoor worden, ook dat betoogde ik reeds, eenvoudig de bepalingen uit de chertepartij in het cognossement geïnsereerd voor zoover ze niet strijden met den aard van het cognossement en met de rechtspositie van den cognossementhouder, maar meer ook niet; het heeft geen andere beteekenis dan het zou hebben wanneer die bepalingen in het cognossement zelf stonden. Het is dan ook naar mijn bescheiden meening

niet juist, als mr. M. zegt, dat elke geconsigneerde de verbintenis van den bevrachter om overliggeld te betalen overneemt, en dat zijn aansprakelijkheid op de chertepartij rust. Hij neemt niets over, heeft een zelfstandig, origineel recht, heeft met den bevrachter en zijn overeenkomst niets te maken, en zijn aansprakelijkheid berust op zijn cognossement (alles natuurlijk tenzij hij zijn lastgever of lasthebber is).

Hoofdelijkheid is dus buitengesloten. Maar nu zegt mr. M. dat de verplichting van den geconsigneerde tot betaling van overliggeld beperkt blijft tot de in het cognossement genoemde goederen; immers zoo is het ook met de vracht. Die vergelijking is er dunkt mij een van ongelijksoortige grootheden; wat hebben vracht en overliggeld met elkaar te maken? 't Een is een contrapraestatie, 't andere (tenminste in den regel) een boete. Wat doet dit er evenwel toe? Natuurlijk blijft die verplichting van den geconsigneerde beperkt tot de in het cognossement genoemde goederen, maar dat heeft toch alleen deze beteekenis dat hij nooit kan aangesproken worden voor overliggeld verschuldigd doordat andere goederen dan de zijne nog in het schip lagen. Er de conclusie uit te trekken dat meerdere geconsigneerden, die tegelijk overligtijd gebruiken, aansprakelijk zijn pro parte virili, is, salva reverentia, willekeurig; dat volgt er niet uit. Heeft een geconsigneerde zich door het cognossement te presenteeren, verplicht zoo en zooveel overliggeld te betalen als hij niet klaar komt binnen een bepaalden tijd, en wordt het in dat geval van hem gevorderd, dan kan hij niets anders doen dan betalen; hij heeft er zich uitdrukkelijk toe verbonden; tenzij overmacht heeft plaats gehad. Maar er zich op beroepen dat nog anderen tegelijk overligtijd hebben gebruikt, dat mag

hij zeker niet. Dit geldt van alle geconsigneerden, die overligtijd gebruikt hebben; van allen heeft dus de vervrachter het recht om het bedongen overliggeld te eischen; hoe meer geconsigneerden, des te voordeeliger kan het voor hem zijn. Ook dit is in strijd met hetgeen mr. M. zegt: uit de chertepartij zelf zou voortvloeien dat de schipper nooit meer dan éénmaal het overliggeld mag vorderen. Maar de geconsigneerden hebben immers in den regel niets met de chertepartij te maken, en in het onderhavige geval slechts dit, dat ze de op hen toepasselijke conditiën als 't ware er uit halen en in hun cognossement zetten; de overeenkomst zelf gaat buiten hen om. [1])

Ook hier kan worden gezegd dat mijn conclusie niet bevredigend is voor de praktijk, en thans vooral niet voor het billijkheidsgevoel; de vervrachter kan veel meer krijgen dan het langer blijven liggen hem kost. Maar tot een ander resultaat kan men geloof ik logischer wijze niet komen. Overigens hebben partijen het in haar hand de noodige bedingen te maken.

Behalve het besproken vonnis vermeld ik nog die van de Rechtbank te Groningen van 24 Febr. 1884 (M. v. H. 1890 pg. 190), en van de rechtbank te Rotterdam van 29 Jan. 1902 (W. 7820), bevestigd door hof den Haag 25 Mei 1903 (W. 7961), de beide laatsten reeds boven naar aanleiding van een ander punt besproken, waarin de hoofdelijke aansprakelijkheid verworpen en het stelsel door mr. Molengraaff verdedigd aangenomen werd.

---

[1]) Tot dezelfde conclusie komt mr. Bergsma, diss. pg. 106, doch *alleen* voor het geval dat de cesserclause in de chertepartij voorkomt, en bij vervrachting op stukgoed; voor het overige neemt hij hoofdelijke aansprakelijkheid aan.

Bestaat er zooals we zagen, in Engeland over de eerste vraag thans een vaststaande jurisprudentie, over de beantwoording der tweede is men het niet algemeen eens. In de reeds genoemde zaak Dobson c. Droop sprak Lord Tenterden als zijn meening uit dat betaling van het overliggeld door een geconsigneerde des vervrachters zelfde vordering tegen een anderen niet verijdelde (Carver sect. 642) en evenzoo Lord Justice Brett in Porteus c. Watney: »I think that if the consignee of a portion of the cargo had a bill of lading in the same words, and had been called upon to pay, and had paid the whole demurrage to the shipowner, the holder of another bill of lading, if sued, could not set that up as a defence. That defence would arise in respect of a wholly independent contract between the shipowner and the holder of another bill of lading. He could not set it up as a defence, because he would have no right to prove that other and wholly independent contract. I accept the proposition that it would be no defence for the owner of the bill of lading to say that the shipowner had been paid the same sum by all other holders of bills of lading for cargo in the ship." Daarentegen was Lord Justice Thesiger, in dezelfde zaak, in twijfel: »I do not think it altogether clear that where a bill of lading stipulates that a consignee under it is to have his goods on payment of freight and on performance of all other conditions of the charterparty, and in point of fact all demurrage due under the charterparty has been paid to the shipowner by some other consignee under a similar bill of lading, *so that the condition in the charterparty as to demurrage has been performed*, although not by the particular consignee, that fact would not constitute in equity, if not at law, a defence to an action for demur-

rage brought against the first consignee." Alweder een verkeerde opvatting van de clausule »and all other" etc. Carver zelf wil ook in die richting: »It would seem that the view of Thesiger, L. J., ought to be adopted, if logically it can be [dat kan het nu juist niet] as being the one which would most nearly carry out the intentions of the persons concerned in the transaction. The shipowner in making the charterparty intended to stipulate for £ 35 a day, and no more, in case his ship was detained; and the object of incorporating this condition into each bill of lading was to preserve his lien and other remedies, for that demurrage, against each portion of the cargo." Zeker, het is best mogelijk det de vervrachter bedoelde slechts eenmaal overliggeld te ontvangen, hetgeen hij van den bevrachter ook niet anders zou kunnen, en als hij het van de ontvangers meer dan eens vordert, mogen we dat gerust noemen misbruik maken van hun positie en hare onvoldoende regeling, maar die positie is nu eenmaal zoo, en zij zelf hadden andere bedingen kunnen maken; tegen hun uitdrukkelijke verbintenis staat hun thans geen exceptie ten dienste.

Schaps (pg. 454) is van meening dat de cognossementhouders hoofdelijk aansprakelijk zijn, omdat er geen grond is voor aansprakelijkheid van slechts één hunner of pro parte virili, en omdat het overliggeld slechts éénmaal mag gevorderd worden. Zoo ook het Reichsoberhandelsgericht [1]) en het Landesgericht te Hamburg. [2]) Voigt (t. a. p.) die deze vonnissen van het R. O. H. G. ook vermeldt, zegt dat de uitdrukking »Solidarische Haftung" hier »uneigentlich"

---

[1]) Sammlung XV pg. 224 vlg.; XIX pg. 292 vlg.
[2]) Hans. Ger. Zeitung 1890 no. 46.

is gebruikt; terecht beweert hij dat »jeder für sich" overliggeld schuldig is en zich er niet op kan beroepen dat andere ontvangers reeds betaalden.

De Fransche schrijvers zwijgen over de vraag.

§ 5. Wat betreft de berekening van den overligtijd verwijs ik naar het boven (hoofdst. I § 1) in het midden gebrachte over de berekening van den ligtijd. Alleen zij opgemerkt dat de Zondagen hier wèl moeten meetellen, indien niet uitdrukkelijk het tegendeel is bepaald, zoowel bij de opvatting dat overliggeld huur of vergoeding voor langer gebruik van het schip [1]) of voor des schippers praestatiën is, als bij de schadevergoedingstheorie, omdat het schip op die dagen ook had kunnen varen, ware het niet opgehouden door de vertraagde lossing.

Thans een enkel woord over het geval dat het bedrag van het overliggeld niet, zooals art. 455 7° W. v. K. voorschrijft, vooraf door partijen is bepaald. De rechter zal dan een som moeten vaststellen, waartoe hij zich zoo noodig door deskundigen kan laten voorlichten; dit valt reeds af te leiden uit art. 464 al. 2 W. v. K.: de schipper is in het daar bedoelde geval gerechtigd »tot de bij de chertepartij bepaalde schadeloosstelling gedurende den tijd dat hij langer blijft liggen; of, zulks niet bepaald zijnde, tot het vorderen van schadeloosstelling, bij begrooting van deskundigen". Bestaat daarvoor een maatstaf? Wanneer het overliggeld wordt opgevat als schadevergoeding, dan

---

[1]) Op dezen grond aangenomen door rechtbank Rotterdam 17 April 1878 (W. 4233). Daar kwam bij dat de chertepartij bepaalde dat overliggeld zou betaald worden „day by day". Vgl. ook rb. Amsterdam 30 Maart 1855 (R. B. 1855 pg. 293).

zeker niet; dan moet de schade vergoed worden die de vervrachter door de vertraging geleden heeft, en voor het berekenen van die schade is een maatstaf niet aan te geven. Beter zal dat gaan voor hen die in het overliggeld een prijs voor verlengde huur van het schip zien; de gewone huur wordt betaald met de vracht, de verlengde huur met verhooging der vracht. Dat wil echter niet zeggen dat de vracht per se *evenredig* verhoogd moet worden, en in zoover is deze maatstaf ook niet voldoende; het is natuurlijk volstrekt niet zeker dat, indien de vervrachter vooruit had geweten dat het schip langer gebruikt zou worden dan de ligdagen, of, waar overligdagen waren toegestaan, langer dan deze [1]), dat hij dan niet een hoogeren huurprijs zou bedongen hebben uithoofde van gunstiger vrachtmarkt of anderszins. Met dezelfde beperking geldt dit voor de theorie dat overliggeld de prijs is voor de voortgezette praestatiën van den kapitein; ook hier worden de gewone praestatiën met de vracht vergoed.

Nemen we aan dat overliggeld schadevergoeding is, dan kan, zooals ik zei, een maatstaf niet aangegeven worden; hoeveel de schade tennaastenbij beloopt, hangt van de omstandigheden af, is, zooals § 572 H. G. B. het uitdrukt, »nach billigem Ermessen zu bestimmen". De rechter zal b.v. kunnen berekenen op hoeveel het blijven liggen den vervrachter aan exploitatiekosten is komen te staan, of hoeveel vracht hij anders had kunnen verdienen.

Slechts een paar maal is de rechter ten onzent, voor

---

[1]) Zoo worden in Frankrijk, waar door de meesten het overliggeld een „supplément du fret" geacht wordt te zijn, de overoverligdagen (contrestaries of sursurestaries) gewoonlijk op 1½ of 2 maal zooveel als de overligdagen (surestaries) berekend.

zoover mij bekend, er toe in de gelegenheid geweest. De rechtbank te Rotterdam, 12 Febr. 1881 (W. 4629), bevestigd door hof den Haag 28 Dec. 1881 (R. B. 1882 pg. 80), cassatie verworpen door H. R. 30 Mrt. 1883 (W. 4900), oordeelde »dat dit overliggeld, dáár waar dit in afwijking van het bepaalde bij art. 455 7° W. v. K., gelijk in casu, niet vooraf door partijen is bedongen, naar omstandigheden door den rechter moet worden beoordeeld en bepaald", terwijl het h. i. toch een loon of huur voor langer gebruik van het schip was. In casu achtte zij de door de geconsigneerde aangeboden som voldoende, daar die per dag een nog iets hooger bedrag uitmaakte dan de schipper aan vracht had kunnen verdienen. — Ook het hof te Arnhem, 7 Nov. 1883 (W. 4972) stelde het bedrag vast met het oog op de omstandigheden, de verdiende vracht en den tijd die noodig was geweest voor de inlading, de reis zelve, en de lossing op andere plaatsen,

Volledigheidshalve worde hier nog het tegenovergestelde van het overliggeld genoemd, de zgn. *despatchmoney*, een vergoeding voor het niet geheel verbruiken van den toegestanen ligtijd. B.v. »Despatchmoney 10 s. per hour on any time saved in loading or discharging". De berekening geschiedt overeenkomstig die van het overliggeld. Er schijnt nog al vaak geschil over te zijn. O.a. deed zich deze kwestie voor. In de chertepartij stond: »55 running hours to be allowed for discharging (Sundays excepted) and if vessel is sooner despatched, to pay 8 s. 4 d. for every hour saved". De ontvanger verlangde nu despatchmoney voor een uitgespaarden Zondag, maar het Handelsgericht te Hamburg weigerde dit, volgens Schaps (pg. 322 noot 2) die dit geval vermeldt, terecht, omdat vergoeding moet betaald worden voor elk niet-gebruikt uur dat de ontvanger

het recht had wèl te gebruiken. Ik zou meenen ten onrechte; de chertepartij zegt wel »55 running hours to be allowed, Sundays excepted" maar »every hour saved" is algemeen en die Zondagen tellen voor den vervrachter toch mee in den ligtijd, en al kon het schip op Zondag niet lossen, het kon varen. Even onjuist vind ik de beslissing in zake The Glendevon (1893) die Carver meedeelt (sect. 633); een schip moest worden gelost »at the rate of 200 tons per day, weather permitting (Sundays and fête days excepted); if sooner discharged, to pay at the rate of 8 s. 4 d. per hour for every hour saved". Beslist werd dat »every hour saved" beteekende »every hour saved from the allowed working time" en dat vergoed moest worden het verschil tusschen de toegestane werkdag-uren en de gebruikte werkdag-uren.

Volgens trb. de comm. te Antwerpen, 15 Nov. 1895 (Autran XI pg. 787), hangt het uitsluitend af van de woorden der bevrachtingsovereenkomst.

---

### B. Lossing door den vervrachter alleen.

§ 1. Na het overliggeld komen thans aan de beurt de andere maatregelen die wet of overeenkomst den vervrachter of schipper toestaan in geval van vertraagde of in het geheel niet plaats hebbende ontvangst, n.l. de maatregelen van de artt. 485, 486 en 489 W. v. K. wat betreft de wet. Is de tijd om te lossen verloopen dan mag de vervrachter of de schipper den bevrachter of den geconsigneerde der lading tot lossen noodzaken, zegt art. 485. Dat »noodzaken" moeten we, zooals ik reeds vroeger betoogde, opvatten in den zin van ·eischen, aan welken eisch

dan de sanctie van art. 486 kracht bijzet. Want is de ligtijd om, dan kan de (vervrachter of) kapitein gerechtelijke autorisatie bekomen, om de lading zelf te lossen en onder bewaring van een derde te stellen; diezelfde maatregelen kan hij nemen, en nu zelfs vóórdat de ligtijd om is, als er verschil (art. 94 W. v. K. spreekt van »geschil") over de lossing ontstaat en als de geconsigneerde weigert de goederen te ontvangen (art. 489). [1])

Evenals van art. 457 is van de zooeven genoemde artikelen beweerd dat zij op bevrachting met stukgoed niet toepasselijk zijn; zoo door het hof den Haag 19 Juni 1876 (W. 4010); dit zou blijken uit de woorden van art. 485 dat alleen van chertepartij, niet ook van cognossement spreekt; alsof onze wet overal zoo nauwkeurig van terminologie is. [2]) Ook uit art. 486, dat »spreekt van de lading, niet b.v. van de goederen of iets soortgelijks"; alsof stukgoederen geen lading zijn. Verder daaruit »dat in de drie eerste afdeelingen van den vijfden titel van het 2e boek van het W. v. K., in alle welke over bevrachting gehandeld wordt, steeds nauwkeurig wordt in acht genomen

---

[1]) Mag men met Diephuis (pg. 160) hiermee gelijk stellen het geval dat de geconsigneerde onbekend is? Mij dunkt van neen; hoogstens zou men kunnen zeggen: indien de geconsigneerde onbekend *blijft*, maar dat zal de schipper dan toch moeten afwachten, en wel zoo lang als de ligtijd duurt; elke andere termijn zou willekeurig zijn.

[2]) In het geval dat een chertepartij is opgemaakt en cognossementen zijn afgegeven, kan zich dezelfde kwestie voordoen, als die ik bij art. 457 releveerde, n.l. dat in de chertepartij wèl een, in de cognossementen geen ligtijd is bepaald. Zooals ik boven betoogde zal dan voor den cognossementhouder de wettelijke termijn van 15 dagen gelden. Volgens de woorden van art. 485 zou de geconsigneerde wèl aan de chertepartij gebonden zijn, tenzij men met mr. Polak (diss. pg. 265) „chertepartij" laat slaan op „bevrachter", en „wet" op „geconsigneerde". Beter lijkt het mij eenvoudig aan slordigheid te denken.

het onderscheid tusschen, immers steeds geschiedt een afzonderlijke vermelding van, de bevrachting bedoeld bij art. 453 1°, en de inlading bedoeld bij art. 453 2° W. v. K.", zoo in de artt. 453 2°, 472 en 473, die uitdrukkelijk spreken van aanleg op stukgoederen, en in de artt. 474, 475, 477 en 478, die alle afgescheiden van den bevrachter vermelden den inlader of een der inladers. Maar dan zou art. 487 niet op bevrachting met stukgoed toepasselijk zijn, art. 488 en 489, die van »inlader" spreken, wel, en toch hooren ze blijkbaar bij elkaar; bovendien kunnen met »behoedmiddelen", waarover art. 488 het heeft, niet anders bedoeld zijn dan de maatregelen van art. 487. Ook overigens blijkt van dat nauwkeurig in acht nemen niets. Ten slotte vindt het hof een bevestiging in art. 506 en het daarop toegepaste argumentum a contrario; er is hier echter m. i. voor een arg. a contr. geen reden.

Met de Rotterdamsche rechtbank, 25 Mrt. 1899 (W. 7362), geloof ik dat »er geen aannemelijke grond is om in dit geval de toepasselijkheid dier artikelen uit te sluiten". [1])

Het zooeven geciteerde Haagsche arrest vond zijn aanleiding in een andere kwestie. Een kapitein had zonder gebruik te maken van de maatregelen der artt. 486 vlg. toch eigenmachtig stukgoederen uit zijn schip gelost, en de geconsigneerde vorderde nu terug de schade, haar door die h. i. onrechtmatige daad toegebracht; de kapitein antwoordde dat hij eenvoudig als negotiorum gestor was opgetreden voor eischeres. De rechtbank te Rotterdam besliste 11 Oct. 1875 (W. 3942) dat de handeling van gedaagde in strijd was met de bepalingen van de artt. 485 en 486 W. v. K.

---

[1]) Evenzoo Molengraaff, Leidraad pg. 273.

»O. toch dat uit laatstgemeld artikel wel volgt dat de kapitein den geconsigneerde tot lossing kan noodzaken, doch dat daaruit tevens valt af te leiden dat daartoe niet kan worden overgegaan vóór de geconsigneerde in verzuim is door het laten verloopen van den tijd, voor de lossing bij de chertepartij of bij de wet bepaald;

O. dat echter het bestaan van verzuim of onwil bij de eischeres om tot lossen over te gaan door den ged. zelf niet wordt beweerd; dat echter ook dan nog de ged. volgens art. 486 W. v. K. tot zoodanige lossing niet zou hebben mogen overgaan dan na daartoe autorisatie van den rechter bekomen te hebben."

Het hof vereenigde zich hiermee niet, omdat, zooals we zagen, de bewuste artikelen z. i. niet op bevrachting met stukgoed toepasselijk waren. Of het in geval van bevrachting bij chertepartij de lossing door den kapitein evenmin onrechtmatig zou hebben geoordeeld, blijkt niet.

Dezelfde rechtbank kwam later van haar oordeel terug, want 6 Mrt. 1880 (W. 4495) besliste zij:

»Dat de artt. 486 en 487 W. v. K. wel is waar aan den schipper het voorrecht toekennen, om gerechtelijke opslag in de daar genoemde gevallen te vragen en zulks onverschillig of hij hiermee in het belang van den ontvanger handelt of niet, doch dat hem in die artt. niet de bevoegdheid ontnomen wordt om wanneer hem dit goed dunkt en hiertoe termen zijn, evenals ieder ander als negotiorum gestor voor den ontvanger op te treden (zoodat hij dan ook, dit doende, gerechtigd is om zoo hij de belangen van den ontvanger behoorlijk heeft

waargenomen, de nuttige en noodzakelijke uitgaven, die hij mocht hebben gedaan, van hem terug te vorderen.)" [1])

6 Juni 1891 (W. 6062) vonniste zij weer anders, en ik geloof dat zij hiermee van een dwaling terugkwam. Want daargelaten nog de vraag of er ooit voor negotiorum gestio plaats is waar zooals in casu de termijn, den dominus toegestaan om zijn belangen zelf te behartigen, nog niet is verstreken, en het nog niet gebleken is dat hij niet in staat is om in zijn zaak *zelf* te voorzien (art. 1390 al. 1 B. W.), eigenmachtig lossen door den kapitein is een inbreuk op des ontvangers recht om den geheelen wettelijken of contractueelen lostijd te gebruiken, en de waarborg tegen noodeloos ingrijpen in de verplichtingen des ontvangers, die de wetgever bedoeld heeft met de gerechtelijke autorisatie (al is die feitelijk, daar de ontvanger niet wordt gehoord, van weinig of geen waarde), wordt zoodoende eenvoudig op zij gezet.

§ 2. Kwesties als de genoemde zullen tegenwoordig niet zoo dikwijls meer voorkomen; in het moderne goederen-, speciaal stukgoederenverkeer, kan men niet zoo lang meer wachten op den ontvanger; clausules dwingen hem om de goederen terstond of binnen zeer korten tijd na aankomst in ontvangst te nemen, bij gebreke waarvan de kapitein het recht heeft zelf te lossen. B.v. »The cargo to be discharged immediately after the arrival of the steamer or the same will be shipped into lighters at the risk and expense of the proprietors." (litherage clause) —

---

[1]) Hier luidde de chertepartij „to be discharged without delay" en gold dus, zooals ik vroeger betoogde, de wettelijke termijn van 15 dagen.

»Goods to be applied for within 24 hours of ship's arrival, otherwise" etc. [1])

Clausules als deze doen niet meer dan bepalen wanneer de ontvanger moet *beginnen* met lossen ; een bepaling omtrent den *duur* daarvan ligt er niet in opgesloten. Zoo besliste de Rotterdamsche rechtbank 14 Apr. 1897 (W. 7057; M. v. H. 1897 pg. 27) dat laatstgenoemde clausule niet verhinderde dat bij gebreke van nadere aanduiding van den ligtijd de wettelijke moest gelden. Is een geconsigneerde terstond na aankomst met de lossing begonnen, maar gaat die vervolgens een slakkengang, dan kan de schipper uit zoo'n clausule niet het recht halen om de rest der lading zelf te lossen. [2]) Dergelijke clausules behooren stricto sensu genomen te worden, en dan is die bevoegdheid er ook niet in te lezen. Alleen zal hij overliggeld kunnen vorderen. In dien zin rechtbank te Rotterdam 18 Nov. 1891 (W. 6128) en 25 Mrt. 1899 (W. 7362). Anders besliste dezelfde rechtbank 12 Mrt. 1902 (W. 7834). In dit geval bevatte de chertepartij de volgende clausule: »The goods to be taken from the ship by the consignee immediately after arrival or the same will be transhipped into lighter at the expense and risk of the proprietors of such goods". De geconsigneerde nam de lading op den eersten dag uit 3 gaten in ontvangst, op den tweeden uit 2 gaten, en de kapitein zelf loste nu dien dag uit het

---

[1]) De zgn. Londonclause geeft den vervrachter het recht in *ieder* geval zelf te lossen: „The shipowner shall be entitled to land these goods on the quays of the dock where the steamer discharges immediately on her arrival.

[2]) Anders indien er b.v. staat: „immediately after her arrival and as fast as ship can deliver", of „directly on their coming to hand in discharging the ship".

derde gat, hetgeen de geconsigneerde op 80 gulden aan lichterhuur te staan kwam. Dat bedrag vorderde zij van den kapitein terug omdat hij h. i. onbevoegdelijk zelf had gelost; de kantonrechter (Rotterdam I 21 Nov. 1900) ontzegde de vordering, en de rechtbank bevestigde dat vonnis in appel, overwegend o.a.:

> »Dat bovenvermelde bepaling der vervoerovereenkomst de appellante verplicht onmiddelijk na aankomst van het schip de goederen in ontvangst te nemen; dat hieronder niet wel iets anders kan worden verstaan dan dat appellante *alle* voor haar bestemde en voor de hand komende goederen moest in ontvangst nemen zonder oponthoud of onderbreking ten aanzien van een deel of het geheel der aan haar geconsigneerde en voor de hand komende lading".

Ik zou willen vragen, waarom kan hieronder niet wel iets anders verstaan worden? Voor mij staat er niets anders dan dat de geconsigneerde verplicht is onmiddellijk na aankomst de goederen van het schip weg te nemen. Is dit onduidelijk? Als hij terstond na aankomst met het ontvangen begint, maar het buitengewoon langzaam doet en blijft doen, worden dan de goederen niet »taken from the ship immediately after arrival"? Wat de rechtbank verder in de clausule leest, staat er nu eenmaal niet in, en volkomen ten onrechte m. i. wees zij appellante's beroep »op de ontstentenis in deze overeenkomst van andere door haar met name aangeduidde in dit handelsverkeer gebruikelijke clausules" af »omdat, daargelaten nog of niet bedoelde clausules in andere woorden hetzelfde bepalen als de tusschen *deze* partijen geldende, deze laatste in elk geval duidelijk genoeg en voldoende omschreven is, om

uit haar tot de meer gemelde verplichting van appellante te besluiten". Zeker, de clausule is duidelijk genoeg, maar dan mag de rechter er ook niet meer in lezen dan er stricto sensu in staat.

Het kan voorkomen dat in een cognossement een der hier besproken clausules staat en tevens een andere die bepaalt dat ingeval van zekere verhindering de ligdagen niet zullen meetellen. In een dergelijk geval is wel beweerd dat indien die verhindering plaats greep ook de bevoegdheid des kapiteins, om zelf te lossen zonder den geconsigneerde, geschorst werd. Terecht besliste de Rotterdamsche rechtbank in het reeds boven aangehaalde vonnis van 14 Apr. 1897 (W. 7057; M. v. H. 1897 pg. 27) dat zulks onjuist is. In een cognossement stonden o.a. de volgende clausules: »The goods are to be applied for within 24 hours of ship's arrival and reporting at the customhouse, otherwise the master or agent is to be at liberty to put into lighters or land the same at the risk and expense of the owners of the goods", en »if the cargo cannot be discharged by reason of a strike or lock-out of any class of workmen essential to the discharge of the cargo, the days for discharging shall not count during the continuance of such strike or lock-out." Door werkstaking kon de geconsigneerde niet ontvangen, en de kapitein loste met behulp van personeel van andere schepen derzelfde reederij de goederen in lichters. De kosten daardoor veroorzaakt eischte de betrokken geconsigneerde nu van den kapitein terug, bewerende dat gelijk de ligdagen zoo ook het bewuste recht van den kapitein werd geschorst. De rechtbank overwoog:

»Dat de Rechtbank bij de uitlegging en toepassing van de twee gemelde clausules, in verband met

het feit dat partijen het getal laad- en losdagen zelve niet hebben vastgesteld, en ook overigens te dien aanzien geene regeling hebben getroffen, met eischeres van oordeel is dat in casu de wettelijke termijn van lossen bestaat, en dus de mogelijkheid aanwezig was (namelijk bij overschrijding daarvan) dat overliggeld verschuldigd is;

dat voorts krachtens eerstgemelde clausule de kapitein gerechtigd is, zoodra men zich binnen 24 uren, in die clausule aangeduid, niet om de goederen heeft aangemeld, deze in een lichter te werpen of aan den wal op te slaan voor risico en rekening van den ontvanger, doch dat hij daartoe *niet* verplicht is, maar wel *bovendien* gerechtigd om in plaats van zijn schip leeg te maken, om redenen hem moveerende, nadat de losdagen verloopen zijn te blijven liggen en dan overliggeld te vorderen;

wijders, dat eerstgemeld recht den kapitein gegeven is, zoodra het geval zich voordoet dat men zich binnen 24 uren niet voor het goed aangemeld heeft, op den enkelen grond dat die termijn voorbij is [1]) en zonder dat onderscheid gemaakt wordt om welke oorzaak men zich niet heeft aange-

---

[1]) Zie ook een vonnis van dezelfde rechtbank van 25 Juni 1902 (W. 7872). In dit geval luidde de clausule: „The goods shall be taken from the ship's deck directly on their coming to hand in discharging the ship, otherwise" etc. De geconsigneerde in kwestie begon behoorlijk met lossen, maar door werkstaking werd het werk stop gezet. Terstond nadat die was geëindigd en de kapitein werkvolk kon krijgen, maakte hij van de clausule gebruik, en begon, zonder den geconsigneerde te waarschuwen of af te wachten, zelf te lossen in lichters. De rechtbank besliste, en m. i. in overeenstemming met de duidelijke woorden der clausule, dat hij daartoe het recht had.

meld; zijnde alzoo de vraag of de losdagen al of niet verloopen zijn, daarbij irrelevant, en eveneens of de ontvanger al of niet in verzuim is;

dat alzoo die bevoegdheid den schipper ook toekomt, wanneer zich eene werkstaking voordoet onder zoodanige omstandigheden, dat ingevolge het bepaalde bij gemelde stakingsclausule, zooals in casu, de losdagen niet tellen, zijnde toch door eischeres ten onrechte beweerd, dat door die clausule, die alleen den invloed eener werkstaking op het »discharge" regelt, wordt gederogeerd aan het recht, den schipper bij de eerstgemelde clausule gegeven." [1])

Zooals men ziet besliste dit vonnis ook dat de kapitein bevoegd was om òf zelf te lossen òf te blijven liggen en dan overliggeld te vorderen. Daartusschen mocht hij kiezen, en die keus zal dunkt mij de kapitein steeds hebben als hem vrijheid wordt gegeven om zelf te lossen wanneer de geconsigneerden niet tijdig opkomen. Anders het trb. d. comm. du Hâvre 26 Juni 1900 (Autran XVI pg. 47) volgens hetwelk die bevoegdheid den kapitein het recht ontneemt om te blijven liggen en dan overliggeld te eischen; de redactie der Revue teekent erbij aan, dat zoo

---

[1]) Werd hier terecht beslist dat overmacht geen invloed heeft op de bevoegdheid den kapitein door de bewuste clausule gegeven, hetzelfde zullen we moeten aannemen waar hij gebruik wil maken van de bevoegdheid die art. 486 W. v. K. hem geeft, n.l. om de goederen zelf te te lossen als de ligdagen verstreken zijn. Er is geen grond om aan te nemen dat, al werd de lossing al dien tijd door overmacht belet, en al heeft die overmacht invloed op het betalen van overliggeld, zij ook op het genoemde recht invloed zou uitoefenen. Uitgezonderd natuurlijk wanneer, zooals in het besproken geval, uitdrukkelijk is bepaald dat overmacht de ligdagen zou schorsen.

de vaststaande Fransche jurisprudentie is. Het trb. te Marseille oordeelde 29 Mrt. 1901 (Autran XVI pg. 674) ten opzichte van de clausule »les marchandises doivent être reçues dans les 24 heures de l'arrivée du navire, faute de quoi le capitaine est libre de mettre sur allèges ou de débarquer les marchandises aux frais et risques de leurs propriétaires" in denzelfden zin, maar besliste bovendien dat de kapitein *verplicht* is van die bevoegdheid gebruik te maken!

Is de kapitein krachtens zijn recht begonnen zelf te lossen, mag hij dan daarmee voortgaan, als later de geconsigneerde zich bereid verklaart de lading in ontvangst te nemen? Ja, dat spreekt van zelf, zou ik haast zeggen; o. a. de rechtbank te Rotterdam besliste 19 Apr 1884 (W. 5082) van ja. Ik zou de vraag niet gesteld hebben, als ik bij Carver (sect. 466) niet een ontkennend antwoord had gevonden van een Engelsch rechter uit het jaar 1865 (Wilson c. London etc. Steam Navigation Co.) Het cognossement van een aangevoerde partij goederen bepaalde dat de geconsigneerde klaar moest zijn om die goederen te ontvangen »simultaneously with the ship being ready to unload," bij gebreke waarvan de kapitein ze mocht lossen voor rekening van den geconsigneerde. Toen het schip gereed was om te lossen, was deze er nog niet en de kapitein maakte van zijn recht gebruik. Nadat ± $^1/_4$ aldus door hem was gelost, kwam de geconsigneerde opdagen en wilde de rest zelf in ontvangst nemen, hetgeen werd geweigerd. De kosten daardoor veroorzaakt vorderde zij nu van den kapitein terug, en de rechter wees die vordering, horribile dictu, toe. »For the bill of lading did not mean that a default of the consignee in being ready to receive a part of the goods should entitle the shipowner to unload the whole

upon the wharf at which he was discharging. Had the position of the shipowner been prejudiced by the default, the case migt have been different. If it would have caused expense or loss of time to the shipowner to change the mode of delivery, it might well have been contended that...... the shipowner was therefore entitled to land the remainder of the goods." Aan den kapitein zijn uitdrukkelijk toegestaan recht ontnomen en zulks goed gepraat omdat hij er geen materieele schade bij leed! Tot mijn spijt heb ik geen jonger Engelsch vonnis kunnen vinden dat die mijn rechtsgevoel kwetsende leer verwerpt.

---

## 3e AFDEELING.

# Ius constituendum.

Na de beschouwingen die ik in de twee voorgaande afdeelingen wijdde aan datgene wat onder de bestaande wet recht is of geacht moet worden recht te zijn, zij het mij vergund ten slotte in eene laatste afdeeling eenige oogenblikken stil te staan bij het ius constituendum, bij de veranderingen die ons recht naar mijn bescheiden meening zal moeten ondergaan om zooveel mogelijk met de tegenwoordige praktijk en die der eerstvolgende jaren overeen te stemmen. Dat het intusschen mijn bedoeling niet kan zijn een volledig nieuw stelsel en de formuleering daarvan te beproeven, zal wel duidelijk wezen; daartoe is een jarenlange ervaring in theorie en praktijk vereischt. Ik zal mij tot de hoofdpunten bepalen.

Dat onze wetten van '38, en daarvan zeker niet in de laatste plaats het Wetboek van Koophandel, vooral wat betreft het zeerecht, herziening behoeven, zal wel geen tegenspraak ontmoeten. Sinds lang wordt er met ongeduld naar uitgezien. En het schijnt dat het zeerecht eindelijk eens ter hand zal worden genomen; de minister van justitie zeide een staatscommissie toe, en al is dit misschien niet de manier om bekwamen spoed te maken, men mag al dankbaar zijn als het zoover is. Voorbereidende stappen zijn althans gedaan, en met name het »Ontwerp van eenige gewijzigde titels van het tweede boek van het Wetboek

van Koophandel", samengesteld door eene gemengde commissie van practici en juristen [1]), op uitnoodiging van de Rotterdamsche Kamer van Koophandel en Fabrieken, zal niet zonder grooten invloed op eene toekomstige herziening zijn. Dat ontwerp, voorzoover het eene regeling inhoudt ten opzichte van de plaats en den tijd van lossing, geloof ik dan ook tot basis van de hier volgende opmerkingen te moeten maken. Daarnaast zullen de twee belangrijkste moderne codificaties van zeerecht, de Duitsche en de Scandinavische [2]) geraadpleegd worden.

Vooraf twee algemeene opmerkingen, De eerste is deze: ik geloof dat onze toekomstige nieuwe wetgeving zoo eenvoudig mogelijk zal moeten zijn, en zoo beknopt als de dnidelijkheid toelaat. De wetgever moet niet alles willen regelen, niet alle gevallen willen voorzien, zelfs niet zooveel mogelijk. Op die wijze schept hij controversen waar anders niemand er een zou gezocht hebben. Op die wijze vooral ontneemt hij den rechter de gelegenheid om, waar er werkelijk controversen bestaan, het recht in het leven te houden, om het aan te passen aan de steeds veranderende, groeiende maatschappelijke verkeersvormen, om het dus zelf tot een levend recht te maken, de gelegenheid om althans zooveel mogelijk te ontkomen aan de nadeelen die elke codificatie noodwendig met zich brengt.

In die richting kan de wetgever ook werken, en ziehier

---

[1]) De heeren A. Plate, W. Pluijgers, Phs. van Ommeren Jr., Mr. Th. Reepmaker en Mr. Th. A. Fruin.

[2]) Duitsch Handelsgesetzbuch, in werking getreden 1 Jan. 1900; Scandinavische zeewet, in werking getreden in Noorwegen als Noorsche zeewet 1 Jan. 1894, in Zweden als Zweedsche zeewet 1 Jan. 1892, in Denemarken als Deensche zeewet 1 Jan. 1893.

mijn tweede opmerking, door een ruim gebruik te maken van de bevoegdheid die art. 150 der Grondwet hem schenkt »om enkele onderwerpen in afzonderlijke wetten te regelen". Ook daarin ligt een belangrijk middel om aan versteening van het recht te ontkomen, om gemakkelijker, indien het noodig is, ook beginselen te kunnen wijzigen. Daarvoor komen zeker het zeerecht en de onderdeelen ervan in aanmerking; ik denk b.v. aan de zeeassurantie, de avarijen.

Ik ga thans over tot mijn eigenlijk onderwerp, in de volgorde der twee eerste afdeelingen.

VERHINDERING OM DE PLAATS VAN BESTEMMING TE BEREIKEN. Ontwerp, 6e titel, art. 24 [1]: »Indien het schip de bestemmingsplaats door de plaatselijke gesteldheid niet bereiken kan, is de vervrachter desniettemin verplicht om de goederen met lichters of op andere wijze naar hunne bestemming te brengen. — Is die gesteldheid van blijvenden aard, dan kan de vervrachter de door hem daarvoor gemaakte kosten op gelijke wijze als vracht invorderen. — Is die gesteldheid van tijdelijken aard, dan worden de gemaakte kosten door den vervrachter gedragen".

Ik heb tegen dit artikel bezwaren. Ten eerste volgt er uit, dat elke verhindering vanwege plaatselijke gesteldheid, al duurt die nog zoo kort, den vervrachter verplicht tot lichten. Is dat billijk? Mij dunkt van neen. Zou het wachten

[1] N.B. De Commissie merkt in het schrijven aan de Kamer van Koophandel, dat haar ontwerp vergezelt, op: „niet als een voorstel van wet, geschikt om in het Staatsblad te worden opgenomen, het zij met allen nadruk gezegd, is deze arbeid bedoeld, maar als een samenstel van uitgewerkte wenschen, die het best in den thans gekozen vorm konden worden samengevat."

te lang duren, dan is een dergelijke verplichting natuurlijk, maar een redelijke tijd moet den vervrachter gelaten worden. Ik zou dus alinea 1 aldus willen lezen: »...... door de plaatselijke gesteldheid niet of niet binnen een redelijken tijd bereiken kan........."

Een ander bezwaar geldt de twee andere alinea's. Waarom moet de blijvende gesteldheid ten laste komen van den bevrachter, de tijdelijke ten laste van den vervrachter? Er is voor die onderscheiding geen reden; maakt de vervrachter geen bedingen, dan is zijn verplichting onvoorwaardelijk, dan moet hij de goederen ter plaatse van bestemming brengen, wat het hem ook moge kosten. En wil men per se eene onderscheiding maken, dan zou er geloof ik meer voor te zeggen zijn den vervrachter de blijvende dan de tijdelijke verhindering te laten dragen; de blijvende, tenzij naderhand ontstaan, kan hij geacht worden te hebben gekend toen hij de vervoerovereenkomst aanging.

KEUZE DER LOSPLAATS IN DE BESTEMMINGSHAVEN. Ontwerp art. 25: »De vervrachter is gehouden om op de bestemmingsplaats de goederen aan den ontvanger uit te leveren...... op door dezen te kiezen plaats en wijze welke met een bekwame en regelmatige lossing van het schip zijn overeen te brengen........"

In iure constituendo zou ook ik de keuze aan den ontvanger willen geven. Het artikel zooals het daar staat, is evenwel te onvolledig. Beter is de regeling van § 592 H. G. B.: »Der Schiffer hat zur Löschung der Ladung das Schiff an den Platz hinzulegen, der ihm von demjenigen, an welchen die Ladung abzuliefern ist (Empfänger), oder, wenn die Ladung an mehrere Empfänger

abzuliefern ist, von sämmtlichen Empfängern angewiesen wird.

Erfolgt die Anweisung nicht rechtzeitig oder wird nicht von sämmtlichen Empfängern derselbe Platz angewiesen oder gestatten die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffes oder die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen die Befolgung der Anweisung nicht, so hat der Schiffer an dem ortsüblichen Löschungsplatz anzulegen."

Het Scandinavisch wetboek heeft in § 135 eene regeling die in theorie iets afwijkt, daar het in beginsel de keus laat aan den kapitein, maar practisch op hetzelfde neerkomt: »Ist kein bestimmter Löschungsplatz im Hafen vereinbart worden, so steht es dem Schiffer frei zu wählen, aber nur einen Platz, der gewöhnlicher Löschungsplatz ist. Doch hat der Ladungsempfänger das Recht, einen solchen anzuweisen, wenn er dies thut, ehe das Schiff an einen Platz hingelegt wird, den der Schiffer gewählt hat, und dieser ist in solchem Falle verpflichtet, das Schiff an den angewiesenen Platz hinzulegen, sofern der Zugang zu diesem frei ist und das Schiff dort flott und sicher liegen kann. Sind mehrere Ladungsempfänger vorhanden, so ist eine solche Anweisung für den Schiffer nur bindend, wenn sämmtliche Empfänger einig sind." [1])

In den geest van deze §§ zal ook ons artikel moeten worden opgesteld, en dan duidelijkheidshalve zoo, dat plaats en wijze van lossing in afzonderlijke artikelen komen te staan. Het zou b.v. kunnen luiden: »De vervrachter is gehouden om in de bestemmingshaven de goederen uit te leveren op de plaats welke hem door den ontvanger of, zoo er meer zijn, door de gezamenlijke ontvangers

[1]) Dit geldt slechts voor Noorwegen; in Zweden en Denemarken hebben slechts bij bevrachting op chertepartij de ontvangers de keus.

wordt aangewezen. Geschiedt de aanwijzing niet voordat het schip gelegd is op een door den vervrachter gekozen plaats, of zijn de ontvangers het niet eens over de keuze, of wel kan het schip op de aangewezen plaats niet vlot en veilig liggen of niet behoorlijk lossen, dan is de vervrachter vrij om een behoorlijke plaats te kiezen."

LIGTIJD. Ontwerp art. 52: »De ontvanger is verplicht om de voor hem bestemde goederen in ontvangst te nemen binnen zoodanigen termijn als bij de bevrachtingsovereenkomst is bepaald en, indien daaromtrent niets is overeengekomen, binnen zoodanigen termijn als voor elke Gemeente bij Verordening van den Raad zal zijn bepaald." En art. 53 al. 1: »Voor zoover noch bij de overeenkomst noch bij eene in het vorige artikel bedoelde Verordening anders is bepaald, is de ontvanger verplicht om de voor hem bestemde goederen zoo snel te ontvangen als het schip, op normale wijze op werkdagen en op de gebruikelijke uren werkende, de goederen kan uitleveren."

Een gelukkig beginsel bevat art. 52: is de termijn van lossing niet bij overeenkomst bepaald, dan geldt de termijn bij plaatselijke verordening vastgesteld. De Commissie merkt hierbij op: »De techniek van het laden en lossen wijzigt zich zoo vaak, de verschillende havens met hare onderscheidene plaatselijke gesteldheid, hare verschillende gewoonten en zelfs de verschillende aard van haar scheepvaart maken het wenschelijk met plaatselijke toestanden rekening te houden en wijziging der voorschriften omtrent laadtijd, lostijd en liggeld gemakkelijk te maken."

Voorziet geen plaatselijke verordening erin, dan doet de wet het, en wel door den ontvanger zoo snel te laten lossen als het schip op normale wijze werkende kan uit-

leveren. Deze regeling is eenvoudiger dan de Duitsche in § 595 al. 1 H. G. B.: »Ist die Dauer der Löschzeit durch Vertrag nicht festgesetzt, so wird sie durch die örtlichen Verordnungen des Löschungshafens, und in deren Ermangelung durch den daselbst bestehenden Ortsgebrauch bestimmt. Besteht auch ein solcher Ortsgebrauch nicht, so gilt als Löschzeit eine den Umständen des Falles angemessene Frist." Maar die in de Scandinavische zeewet wint het nog: krachtens § 137 j° 119 wordt, bij gebreke van contractueele bepaling, de ligtijd naar de tonnenmaat gerekend, volgens een in de wet opgenomen schaal.

Deze vergelijking brengt mij ertoe het stelsel der Rotterdamsche Commissie te willen wijzigen. Evenals in het Duitsche stelsel waardeer ik in dat van haar ontwerp het rekening houden met plaatselijke toestanden en eigenaardigheden, en art. 52 zou ik dus zoo willen behouden, maar in plaats van de regeling in art. 53 al. 1 zou ik een schaal willen aannemen, zooals in Scandinavië. Volgens de Commissie stemt haar stelsel het meest overeen met de behoeften, en ook mr. Rahusen beval het reeds in 1879 aan in de vergadering der Ned. Juristenvereeniging. [1]) Dat wil er bij mij niet in. De ontvanger zal verplicht zijn zoo snel te ontvangen als het schip, op *normale* wijze werkende, de goederen kan uitleveren. Het komt me voor dat op diè manier een bron van geschillen zal ontstaan. Reeds vroeger zagen we dat men het niet eens is over de beteekenis der clausule »to be discharged as fast as ship can deliver"; dat de een er in las: »zoo snel als het schip op *normale* wijze kan lossen," de ander: »zoo snel als het schip kan lossen *alle omstandigheden in elk concreet*

[1]) Handelingen pg. 109.

*geval in aanmerking genomen.*" Nu zou de wet zeggen: »op *normale* wijze," en de omstandigheden in concreto zouden niet in aanmerking komen. Maar wie zal vooraf uitmaken, hoe lang elk schip dan noodig heeft? Weten partijen aldus waaraan zij zich te houden hebben? Verkrijgt men aldus rechtszekerheid? Neen, zoo krijgt men voortdurend geschillen tusschen den kapitein en den geconsigneerde, van wie de een beweert dat er op normale wijze is gelost, en de ander dat ontkent, en dan moet de rechter achteraf maar uitmaken wat voor het schip in kwestie de normale lostijd was. Ik voor mij prefereer beslist dat de norm vooraf in de wet wordt vastgesteld, dus door een schaal op te nemen. Iets nieuws is 't trouwens ook voor ons niet, daar sedert Januari 1898 een dergelijke schaal voor de binnenvaart is aangenomen. Ik geef toe dat, al kan zoo'n schaal onderscheiden naar de tonnenmaat van het schip, naar gelang het een stoom- of zeilschip is, naar de lading of naar het jaargetijde, de in elk concreet geval verschillende omstandigheden niet in aanmerking komen, maar daartegenover staat dat de ontvanger precies weet wanneer hij klaar moet wezen, dat er aldus rechtszekerheid is. Het overeenkomstig artikel 26 al. 1: »De vervrachter is verplicht den ontvanger gelegenheid te geven om te ontvangen binnen den dezen toegekenden lostijd, en buiten dien zoo snel als het schip lossen kan," moet dan evenzoo veranderd worden. [1])

Ik heb nog een paar bezwaren. Art. 52 en de eerste alinea van art. 53 zou ik tot één artikel willen maken. — Dan lijkt mij de redactie van die alinea niet gelukkig,

---

[1]) Vgl. behalve de schaal in de Scandinavische wet ook die van Hamburg, Bremen en Altona, te vinden bij Schaps pg. 374 vlg.

omdat zij als regel uitdrukt dat zoo snel mogelijk ontvangen moet worden, terwijl toch eigenlijk de regel in art. 52 staat. Beter schijnt mij toe te lezen: »Indien noch bij de vervoerovereenkomst noch bij eene in het eerste lid bedoelde verordening een termijn is bepaald, is" enz. — In de derde plaats zou ik onderscheid willen maken tusschen bevrachting op chertepartij en stukgoedbevrachting, evenals dat geschiedt in het Duitsche wetboek, waarvan § 604 bepaalt dat stukgoederen »ohne Verzug" moeten worden ontvangen, en in het Scandinavische dat in § 138 beveelt: »Wer Stückgüter empfangen soll, hat sich auf Aufforderung des Schiffers einzufinden, um die Güter ausgeliefert zu erhalten" (zonder dat evenwel sanctie volgt). In dien geest zou men een bepaling kunnen opnemen.

Art. 53 al. 2, dat een afzonderlijk artikel zal moeten worden, bepaalt het *begin* van den ligtijd: »Nochtans behoeft de ontvanger niet met ontvangen te beginnen dan uit een stoomschip vier en twintig uur, uit een ander schip tweemaal vier en twintig uur, nadat de vervrachter hem heeft bericht of wel op de gebruikelijke wijze heeft openbaar gemaakt, dat het schip tot lossen gereed is. Deze termijnen loopen alleen op werkdagen".

Deze regeling is geloof ik veel beter dan die in het H. G. B., volgens hetwelk de lostijd begint op den dag volgende op de gereedverklaring (§ 594 al. 3), want zoo is een behoorlijke tijd voor klaar maken niet gewaarborgd. De Scandinavische wet heeft weer een ander stelsel; de lostijd begint op den morgen van den eersten werkdag nadat het schip tot lossen gereed is en de schipper daarvan verklaring heeft gedaan; hij begint op den morgen van den tweeden werkdag wanneer de gereedverklaring na des middags 4 uur of op Zon- of feestdagen gedaan is (§ 137 j° 118).

OVERLIGTIJD EN OVERLIGGELD. Het ontwerp spreekt over den overligtijd in het geheel niet; van overliggeld spreekt het slechts voor het geval van vertraging bij de inlading, niet bij de lossing. Ik vermoed dat dit een vergissing is; immers in de voorafgaande uiteenzetting, die echter jammer genoeg uiterst beknopt is, wordt het overliggeld bij de lossing uitdrukkelijk vermeld. Art. 48 luidt: »Indien de bevrachter het te vervoeren goed niet tijdig bij het schip aanvoert is hij ook zonder ingebrekestelling aan den vervrachter overliggeld schuldig voor elken dag of gedeelte daarvan dat de belading daardoor is vertraagd. Het bedrag van het overliggeld wordt, zoo het niet bij de overeenkomst of bij eene verordening als in art. 46 genoemd is bepaald, berekend op het bedrag, waarop partijen, zoo zij daaromtrent waren overeengekomen, het waarschijnlijk zouden hebben bepaald".

Ik geloof dat deze bepaling voldoende is. Een bepaalde tijd voor lossing; is men dan niet klaar, dan overliggeld te betalen. Kort en duidelijk. Welk een verschil met het Duitsche en Scandinavische stelsel. We zagen vroeger reeds dat de Duitsche wet slechts een contractueelen overligtijd kent, geen anderen, en dat, als een overligtijd bedongen is (hetgeen reeds het geval wordt geacht wanneer het bedrag van het overlig*geld* is vastgesteld) maar zijn duur niet bepaald, dat dan de wet dien duur op 14 dagen stelt (§ 594 vlg.). Zoo is een regeling verkregen die ik gerust hoogst onnatuurlijk mag noemen; immers stel dat in een chertepartij staat »5 dagen voor lossen, voor elken dag langer £ 30 demurrage te betalen", dan beteekent dat volgens het H. G. B. dat de ontvanger 5 dagen voor lossing heeft en daarenboven het schip nog *14* dagen in beslag mag nemen tegen £ 30 per dag, terwijl het toch

klaarblijkelijk niet de bedoeling van partijen is geweest om een demurrage-proper-beding op te nemen. Spreekt daarentegen de chertepartij noch van overligtijd noch van overliggeld, dan kent de Duitsche wet nergens den vervrachter een recht op overliggeld voor vertraging toe.

In Scandinavië heeft de ontvanger volgens § 137 recht op een ligtijd en daarenboven, tegen een vaste vergoeding, op een overligtijd, die de helft van den ligtijd mag duren. Hoewel ook hier het recht geven op een overligtijd mij overbodig voorkomt, is deze regeling toch eenvoudig en mist zij de vreemde fictie van het H. G. B.

Ik zou dus het beginsel van art. 48 van het Ontwerp onveranderd willen zien aangenomen. Een paar kleine veranderingen zou ik echter willen voorstellen, en wel in den eersten zin; daar staat »voor elken dag of gedeelte daarvan". Zou het niet beter zijn om uit te maken dat Zon- en feestdagen al of niet in den overligtijd meetellen? En om het gedeelte van elken dag wat enger te preciseeren? Men zou dan evenals het Scandinavische wetboek met halve dagen kunnen rekenen, zoo dat de tijd die niet langer dan een halven dag duurt, als een halve, die langer duurt, als een heele dag wordt gerekend.

Nu kom ik echter aan een vraag die de Commissie anders heeft beantwoord dan ik 't zou willen doen, de vraag namelijk of overmacht invloed op de betaling van het overliggeld moet hebben, en zoo ja, welke. Het ontwerp bevat hierover twee artikelen, art. 54, luidende: »De verplichting van den ontvanger tot lossen is geschorst gedurende den tijd dat overmacht inontvangstneming van alle soorten lading geheel belet", en art. 49, dito voor de inlading. De Commissie teekent er bij aan: »Zijne regeling van den invloed die overmacht op laadtijd en

ligtijd heeft, ontleent het ontwerp aan het Duitsche Handelswetboek."

Hoe regelt dat wetboek dit punt? Op een vrij ingewikkelde manier. § 597 bepaalt:

»Bei der Berechnung der Lösch- und Ueberliegezeit werden die Tage in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge gezählt; insbesondere kommen in Ansatz die Sonntage und die Feiertage sowie diejenigen Tage, an welchen der Empfänger durch Zufall die Ladung abzunehmen verhindert ist.

Nicht in Ansatz kommen jedoch die Tage, an denen durch Wind und Wetter oder durch irgend einen anderen Zufall entweder

1. die Beförderung nicht nur der im Schiffe befindlichen, sondern jeder Art von Ladung von dem Schiffe an das Land oder
2. die Ausladung aus dem Schiffe

verhindert ist.

En § 598:

»Für die Tage, die der Verfrachter wegen der Verhinderung der Beförderung jeder Art von Ladung von dem Schiffe an das Land länger warten musz, gebührt ihm Liegegeld, selbst wenn die Verhinderung während der Löschzeit eintritt. Dagegen ist für die Tage, die er wegen Verhinderung der Ausladung aus dem Schiffe länger warten musz, Liegegeld nicht zu entrichten, selbst wenn die Verhinderung während der Ueberliegezeit eintritt."

Regel is dus dat bij berekening van den lig- en overligtijd de dagen doorloopend worden geteld, ook die waarop de ontvanger door toeval verhinderd is de lading te ontvangen. Uitgezonderd worden de dagen waarop òf *het vervoer van elk soort lading van het schip naar den wal* òf *de uitlevering van de goederen in het speciale geval*

belet wordt. In het eerste geval moet de kapitein wachten, maar daarvoor is hem overliggeld verschuldigd. In het tweede geval moet hij ook wachten, maar daarvoor is hem geen overliggeld verschuldigd. We kunnen dus eigenlijk drie gevallen onderscheiden:

1°. Het ontvangen (dus de lossing voor zooverre het de taak des *ontvangers* is) *van de voor den ontvanger bestemde goederen* is onmogelijk. Dan tellen alle losdagen mee, en voor zoover het overligdagen zijn, is overliggeld verschuldigd.

2°. Het ontvangen (dus de lossing voor zoover het de taak des *ontvangers* is) *van elk soort lading* is onmogelijk. De dagen waarop dit het geval is, tellen mee in den ligtijd, gedurende die dagen moet de schipper blijven liggen, maar er is geen vergoeding voor verschuldigd.

3°. Het uitleveren (dus de lossing voor zoover het de taak des *vervrachters* is), is onmogelijk. De dagen waarop dit het geval is tellen niet mee, noch voor den ligtijd, noch voor het overliggeld.

Overmacht heeft dus volgens het H. G. B. in geval 1 geen invloed; in geval 2 invloed op het overliggeld, niet op de Wartezeit; in geval 3 op beiden.

Waar nu van het Ontwerp gezegd wordt dat het zijn regeling van den invloed dien overmacht op den ligtijd heeft, ontleent aan het H. G. B., mogen we daar aannemen dat eenzelfde regeling wordt bedoeld? Het blijkt uit art. 54 niet. De verplichting tot lossen wordt geschorst gedurende den tijd dat inontvangstname van alle soorten lading door overmacht geheel wordt belet. Wat is de zin daarvan? Vallen daaronder de drie gevallen die ik boven onderscheidde? Als de verplichting tot lossen geschorst wordt, worden dan de ligdagen geschorst, of wordt enkel de betaling van overliggeld voor die dagen kwijt geschol-

den? Schorst overmacht aan de zijde des vervrachters de ligdagen of niet? Allemaal vragen die art. 54 onbeantwoord laat en die de toelichting der Commissie nog twijfelachtiger maakt. Maar hoe het ook zij, in geen geval kan ik art. 54 goedkeuren.

Ik geloof niet dat de wet behoeft uit te maken wat het karakter van het overliggeld is, maar wel zal de wetgever daaromtrent een overtuiging dienen te hebben. Hij zal het m. i. moeten opvatten als schadevergoeding (uitgezonderd natuurlijk demurrage-proper), maar welke theorie hij ook aanvaardt, hij zal meteen moeten vaststellen de gevolgen en daaronder den invloed van overmacht. Laat hij dan echter niet doen als de Duitsche wetgever, die het overliggeld als contrapraestatie heeft opgevat en de ligdagen toch door overmacht aan de zijde des ontvangers laat schorsen, en dat op irrationeele wijze; hij moge een voorbeeld nemen aan de consequente makers der Scandinavische zeewet die ook in het overliggeld een contrapraestatie zagen maar dan ook de ligdagen door overmacht aan de zijde des ontvangers niet laten schorsen, zelfs niet wanneer »auf Grund von Hindernissen von Seiten des Schiffers" lossing niet kon plaats hebben (§ 137 j° § 119).

Uitgaande hiervan dat de toekomstige wetgever het overliggeld als schadevergoeding zal opvatten, wil ik thans zeggen welken invloed ik aan overmacht zou wenschen te zien toegekend. Beslist de wetgever de kwestie niet uitdrukkelijk anders, dan zal de ontvanger, zooals ik in de voorgaande bladzijden betoogde, steeds van de betaling van overliggeld bevrijd worden wanneer hij bewijst geen schuld aan de vertraging te hebben. Dat is het beginsel van ons burgerlijk recht; bij afwezigheid van schuld geen schadevergoeding. Moet dat beginsel gehandhaafd blijven?

Het bleek reeds vroeger dat dit mijn meening niet is; dat m. i. de Engelsche overmachtsleer de voorkeur verdient, althans voor het verkeersrecht. Is het niet een beter systeem volgens 't welk in het algemeen degeen die zich onvoorwaardelijk bindt om binnen een bepaalden tijd een praestatie te verrichten, zich later bij wanpraestatie niet beroepen kan op omstandigheden onafhankelijk van zijn wil? Is het niet onbillijk, dat volgens ons burgerlijk recht de schade door de andere partij wordt gedragen, die daaraan onschuldig is, terwijl degeen, die in gebreke is, daaraan wel evenmin schuld heeft, maar toch zelf bewerkt heeft dat *hem* het accident kon treffen? Stellig. Daarom wensch ik de artikelen 1280 en 1281 B. W. geen lang bestaan meer toe. Voorloopig zullen zij echter, indien zij ooit verdwijnen, wel in het leven blijven, maar dit is meen ik geen bezwaar om alvast uit ons verkeersrecht het allerlei last en onbillijkheid veroorzakende beginsel te weren. Mij komt het 't billijkst voor, *dat iedere partij draagt de overmacht die zich aan hare zijde voordoet.* Komt dus de vertraging in de lossing voort uit overmacht aan de zijde van den vervrachter (en a fortiori uit schuld aan die zijde) dan zal dat den bevrachter of ontvanger excuseeren, maar ook dat alleen. [1]) Dit komt niet *geheel* overeen met wat in Engeland recht is, omdat, zooals we zagen, daar alleen »a default of the shipowner", niet slechts overmacht aan diens zijde, den geconsigneerde bevrijdt; dat schijnt mij echter al te streng, onredelijk, toe.

---

[1]) Zou er niet veel voor te zeggen zijn dat de wet, evenals zij aan den vervrachter, die wordt opgehouden door den ontvanger, tegen dezen een recht op schadevergoeding toekent, zoo ook omgekeerd aan den ontvanger, die op den vervrachter moet wachten, uitdrukkelijk een dergelijk recht tegen den vervrachter toekende?

Na het voorgaande spreekt het vanzelf dat art. 54 van het Ontwerp in mijn oog niet deugt. In de eerste plaats om het beginsel. Maar verder ook omdat het niet duidelijk zegt of overmacht alleen invloed heeft op de betaling van het overliggeld of ook op de berekening van den ligtijd, in verband met het recht van den kapitein om bij verzuim van den ontvanger zelf te lossen. 't Een of 't ander zal de wetgever moeten beslissen, òf hij zal het op duidelijke wijze onbeslist moeten laten.

Ten slotte laat zich de vraag stellen of het aanbeveling zou verdienen dat de wet voor 't geval van pluraliteit van ontvangers hun rechten en verplichtingen regelde. Ik zou denken dat dit aan den wil van partijen moet worden overgelaten, juist omdat de wetgever anders een systeem zou moeten kiezen, 't zij dat hij den ligtijd onder de ontvangers verdeelde, 't zij dat hij dien ontvanger voor overliggeld aansprakelijk stelde, welke na den ligtijd nog goederen in het schip heeft, en omdat de vraag welk systeem beter is, een practische is. Alleen zou de wetgever uit kunnen maken dat voor 't geval een ontvanger volgens het tweede systeem overliggeld heeft betaald en de schuld der vertraging bij de geconsigneerden van bovenliggende goederen ligt, dat hij dan op dezen recht van verhaal heeft.

LOSSING DOOR DEN VERVRACHTER ALLEEN. Art. 27 Ontwerp: »Indien zich geen ontvanger der goederen opdoet, of indien de ontvanger der goederen weigert zekerheid te stellen voor de betaling der vracht, avarij en kosten, of die ontvanger niet met ontvangen aanvangt, wanneer de vervrachter gereed is om hem de goederen uit te leveren, of wel indien die ontvanger, met ontvangen begonnen zijnde, daarmede niet zoo snel voortgaat dat

het geheele ontvangen binnen den daarvoor gestelden tijd kan afgeloopen zijn, is de vervrachter gerechtigd om de goederen te lossen en die op te slaan op kosten en voor risico van den rechthebbende op de goederen."

De kapitein zal dus niet meer vooraf toestemming van den rechter behoeven te vragen, omdat, zooals de Commissie opmerkt, het vragen daarvan »tijdroovend en bezwarend is en geene waarborgen aan den ontvanger geeft, die daaromtrent niet wordt gehoord." Ook in de Duitsche en de Scandinavische wet is zoo'n toestemming niet vereischt (vgl. resp. §§ 601 en 156).

Ik heb tegen het artikel één bezwaar. De vervrachter zal dit recht ook hebben indien de ontvanger met ontvangen begonnen zijnde daarmede niet zoo snel voortgaat, dat het heele ontvangen binnen den daarvoor gestelden tijd kan afgeloopen zijn. Hier wordt m. i. den vervrachter te groote bevoegdheid gegeven. Wanneer aan den ontvanger een bepaalde tijd is toegestaan, dan moet hij daarover ook vrij kunnen beschikken, en eerst wanneer hij na 't verstrijken daarvan nog niet gereed is, moet de vervrachter het recht hebben om òf te blijven liggen en overliggeld te vorderen, òf de goederen te lossen en op te slaan. Werd het artikel ongewijzigd aangenomen, dan zou het geloof ik aanleiding geven tot misbruik; de kapitein zou op een gegeven oogenblik de lading zelf maar lossen, en dan beweren dat het schip anders niet op tijd leeg kon komen; dat is eenvoudig niet te controleeren.

Het Scandinavische wetboek bevat dezelfde in mijn oog onjuiste bepaling; het Duitsche daarentegen geeft dit recht alleen indien de ontvanger »die Abnahme über die von ihm einzuhaltenden Fristen verzögert."

# STELLINGEN.

# STELLINGEN.

## I.

Naar Nederlandsch recht is overliggeld schadevergoeding wegens wanpraestatie, uitgezonderd het geval dat overligtijd is toegestaan; dan is het contrapraestatie.

## II.

Tusschen de houders van cognossementen over verschillende goederen bestaat geen rechtsband, ook al verwijzen de cognossementen in algemeene termen naar de chertepartij.

## III.

Wanneer een gesleept wordend schip door schuld van de sleepboot in aanvaring komt en schade toebrengt, is de schipper alleen dàn voor die schade aansprakelijk, wanneer de sleepbootkapitein niet zelfstandig optrad doch handelde onder leiding en rechtstreeksche bevelen van den gesleept wordenden schipper.

## IV.

Onjuist is de meening dat hij, die een rekening-courantsaldo heeft erkend, en later zijne ongehoudenheid tot

betalen wil bewijzen, dit alleen zou mogen doen door aan te toonen dat de erkenning door dwang, dwaling of bedrog is verkregen.

V.

In appel mag getuigenbewijs niet worden geweigerd op grond dat het zou loopen over dezelfde feiten als waarover in eersten aanleg getuigenbewijs is toegestaan.

VI.

Artikel 101 W. v. B. Rv. strijdt met artikel 161 Grondwet.

VII.

Het woord »onregtmatige" in art. 1401 B. W. beteekent »in strijd met het positieve recht."

VIII.

Voorwerp eener verbintenis kan zijn iets wat niet op geld waardeerbaar is.

IX.

Van het bepaalde bij art. 626 alinea 1 B. W. kan niet bij overeenkomst worden afgeweken.

X.

Ten onrechte vermindert het Wetboek van Strafrecht bij poging het maximum der hoofdstraf.

XI.

De moeder die het plan beraamd heeft haar kind te

dooden, en, wetende dat zij zich in haar slaap geregeld onrustig heen en weer beweegt, het kind naast zich in bed legt met het opzet aldus haar plan te volvoeren, maakt zich, wanneer zij het kind in haar slaap dooddrukt, schuldig aan het misdrijf van moord.

XII.

Hij die eenig goed dat aan een ander toebehoort, wederrechtelijk wegneemt, uitsluitend met het doel om in de gevangenis te komen, maakt zich niet schuldig aan het misdrijf van diefstal.

XIII.

Ten onrechte concludeerde advocaat-generaal Noyon (voor het arrest van den Hoogen Raad van 15 Juni 1903, W. 7941) dat de rechter in appel niet met het procesverbaal der terechtzitting in eersten aanleg, maar met het vonnis te rade moet gaan.

XIV.

Er bestaat op het oogenblik geen aannemelijke reden tot uitbreiding van het kiesrecht voor de Tweede Kamer.

XV.

Het wetsontwerp op de Gemeentebedrijven maakt een met de Grondwet strijdige, noodelooze, ontijdige en niet met omstandigheden van plaats en tijd rekening houdende inbreuk op het door Grondwet en Gemeentewet aangenomen beginsel van gemeentelijke autonomie.

XVI.

Het Raadsbesluit tot verwerping eener erfenis behoeft de goedkeuring van Gedeputeerde Staten.

XVII.

Een Gemeentebestuur is verplicht om van de, door art. 228 der Gemeentewet op vorderingen ten laste der Gemeente toepasselijk verklaarde verjaring volgens de artikelen 2 en 3 der Wet van 8 November 1815 (St.bl. 51), gebruik te maken.

XVIII.

pr. I. de inoff. test. (II 18) zijn de woorden »aut inique praeteritos" niet wel te verklaren.

XIX.

Iure Romano is een slaaf geen persoon.

XX.

Voortbestaan van den Verbruikersbond is niet wenschelijk.

XXI.

Het feit dat eene vrouw eene betrekking bekleedt die even goed door een man kon worden bekleed, moet naar gelang der omstandigheden òf worden afgekeurd òf beschouwd als een pis-aller.